NOVEMBRE 1951 NUMÉRO 47

ESSO REVUE

PUBLICATION MENSUELLE RÉSERVÉE AU PERSONNEL

STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

En Arabie Séoudite. Ce puits de pétrole désaffecté n'est pas inutilisé : il alimente en eau les chameaux des caravanniers.
(COLL. ESSO - PH. CORSINI)

ÉDITORIAL

Comme chaque année, je vais partir pour les Etats-Unis afin d'étudier, en liaison avec nos amis de Jersey, les questions les plus importantes concernant la marche et l'avenir de la Société.

Je vous ai déjà parlé des liens qui se sont établis peu à peu entre nos principaux actionnaires et nous. Liens de compréhension et d'amitié, renforcés chaque jour par une collaboration étroite dans l'étude des questions techniques, commerciales et financières. Ce que je ne vous ai pas encore dit, mais que vous avez sans doute pu deviner à travers certains articles d'*Esso-Revue*, c'est l'importance de la contribution que nos amis Américains apportent à notre société en mettant à notre disposition le meilleur de leur expérience dans ces divers domaines. Je ne sais si vous réalisez bien exactement la valeur d'un pareil apport. Pour essayer de vous la faire mesurer, je vous rappellerai seulement que les sommes consacrées à l'étude et à la recherche sont beaucoup plus importantes, et d'un rendement beaucoup plus grand lorsque les travaux portent sur des expériences nombreuses, effectuées par des sociétés très diverses réparties sur tous les continents, totalisant un chiffre d'affaires considérable. Nous, qui ne représentons guère que 1/50 des affaires du groupe S.O.C.O. (N.J.), sommes pourtant à même de bénéficier de l'expérience du groupe entier. Il y a là un fait qui doit retenir l'attention de tous les collaborateurs de la société, et les faire réfléchir à l'utilité de la collaboration internationale encore malheureusement trop bridée par des questions de change.

En mon absence, c'est M. Georges Wicart qui prend cette fois-ci la barre du gouvernail, et qui, par conséquent, conformément à l'usage, vous adressera le message du « patron » dans le prochain numéro d'*Esso-Revue*. Tâchez de ne pas lui poser trop de problèmes, car s'il a heureusement doublé le cap de la maladie, ce dont nous nous réjouissons, je renonce à lui faire prendre l'habitude de se reposer un peu sur ses collaborateurs !... Ainsi n'ajoutez pas à la charge de travail qu'il porte si vaillamment sur ses épaules.

Le 23 Octobre

S. SCHEER

Président - Directeur Général

N.D.L.R. — M. Georges Wicart, auquel notre prudence habituelle nous a fait communiquer l'éditorial du Président avant impression, a bien voulu nous faire la déclaration suivante : « Un camion de 15.000 litres doit porter son plein, toute autre conception relève de la méconnaissance des règles du « Cost » !

Esso REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 241 ET 321

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.

sommaire

L'ÉPOPÉE D'OIL CREEK (2e PARTIE) 2

LA VERTU DE LA NOBLE HUYLE 8

LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE 9

PÉTROLE ET PÈLERINAGE 13

VIVENT LES VACANCES (SUITE) 26

Formation personnelle 27
Nouvelles brèves 28
Nouvelles de l'Automobile 28
Nouvelles scientifiques 31
Revue de la Presse 33
Les Bonnes Idées paient 34
Nouvelles des Divisions 34
Chronique sociale 36
Mutations, Promotions, Gratifications 36
Entre Nous 37

Notre Couverture : A sa sortie du puits, la boue de forage est envoyée dans des bassins de décantation, puis utilisée à nouveau (PHOTO ESSO).

N° 47 NOV. 51

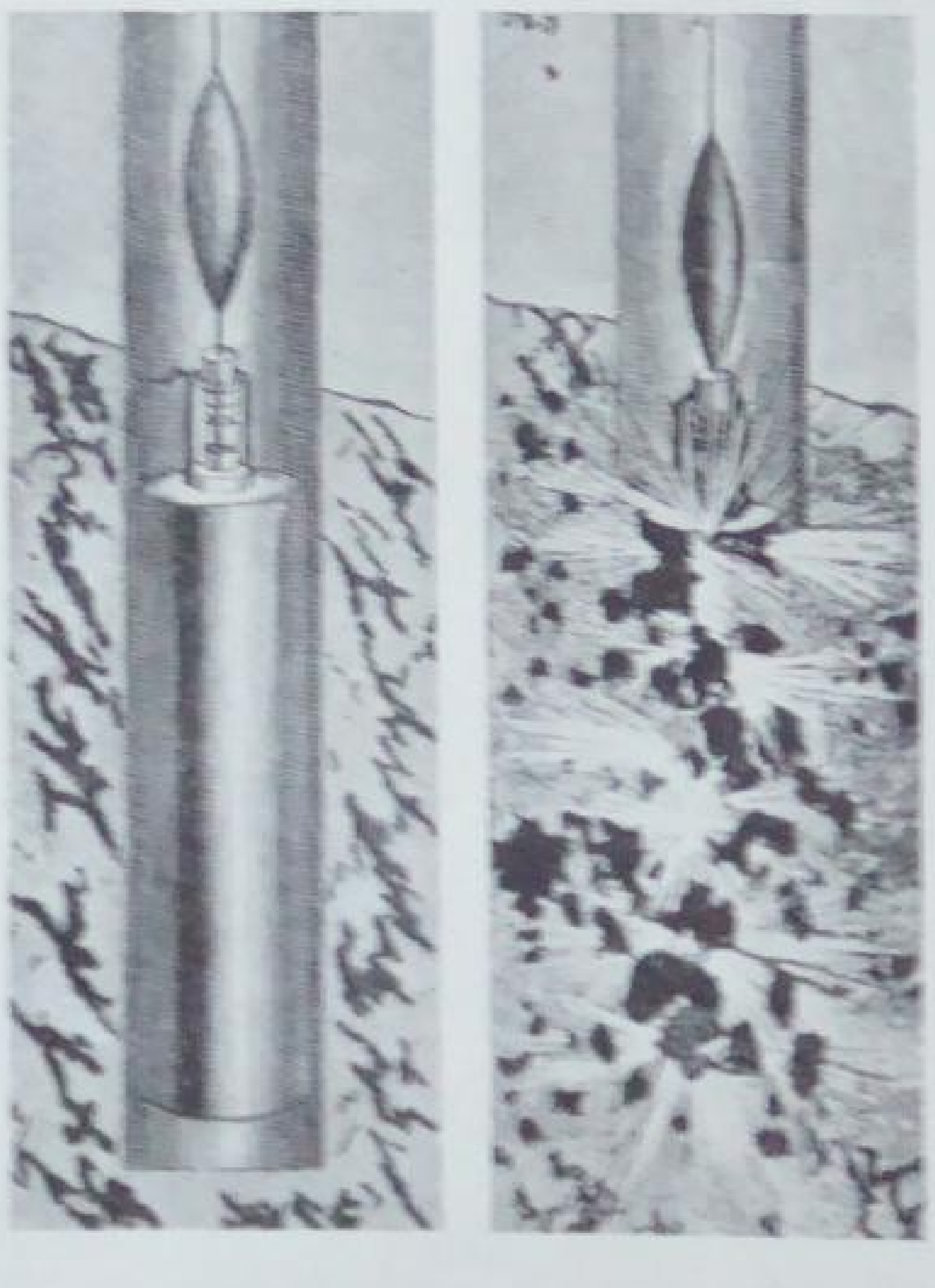
L'épopée d'
OIL CREEK
Naissance de l'Industrie du Pétrole Américaine

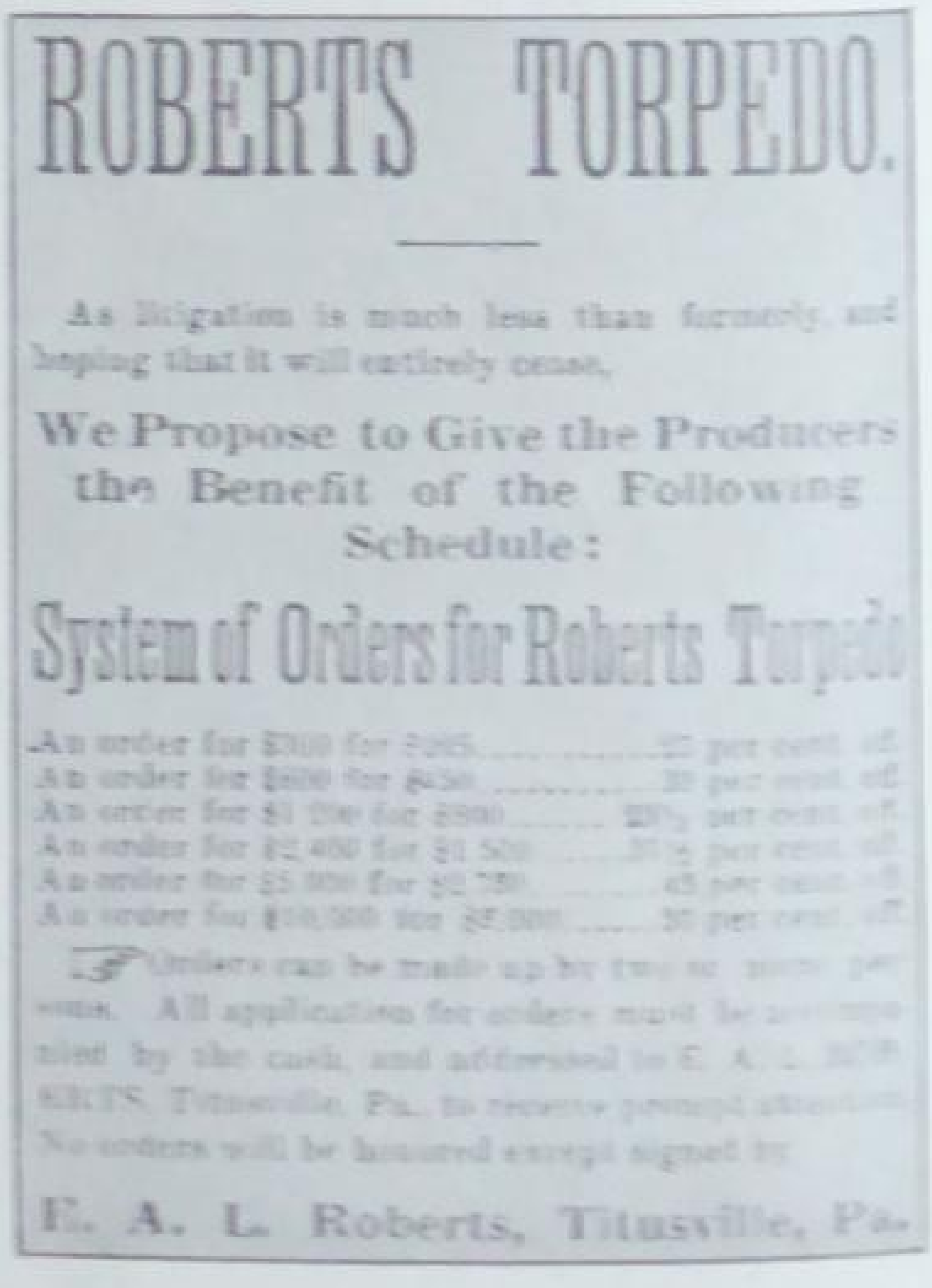
(2e PARTIE)

En dépit des progrès de la technique, les méthodes de prospection les plus empiriques et les plus fantaisistes demeurent encore à l'honneur ; le spirite Abram James nous en donne la preuve. Se rendant à cheval vers la fin de l'automne 1867, de Pithole à Titusville, en compagnie de trois de ses amis, Abram James, peu avant d'atteindre Peasantville, se sent tout à coup attiré par une force irrésistible. Il saute à terre, franchit la haie qui borde le chemin, décrit au pas de course de folles sarabandes dans un champ, s'affaisse soudainement dans la boue et y enfonce un penny. Lorsqu'après avoir tremblé convulsivement et être tombé dans un état extatique, il reprend conscience, il confie à ses amis qu'il vient d'avoir une communication des esprits : ceux-ci lui ont révélé qu'un gisement de pétrole se trouvait à l'endroit même où il a enfoncé son penny. Sans perdre de temps, James emprunte assez d'argent pour louer l'emplacement ainsi « révélé », élever un derrick et, au milieu des railleries des sceptiques, forer un puits. Alors que les travaux sont encore en cours, il aménage déjà des réservoirs pour stocker le pétrole qu'il va découvrir ; rires et sarcasmes redoublent. « James le Fou », comme il est vite appelé, ne se laisse pas démonter, poursuit son forage et, au début février 1868, réussit à atteindre le pétrole ! Les rires se figent sur la bouche des railleurs et, en quelques heures, les terrains avoisinants sont « enlevés » à raison de 2 à 3.000 dollars l'ha.

Mais tous ne peuvent pas, à l'instar d'Abram James, se fier aux esprits pour assurer le succès de leur entreprise. D'autres cherchent activement à améliorer moins empiriquement les procédés d'exploitation. Ceux-ci, en 1864, vont être révolutionnés par le colonel E.A. Roberts qui met au point une « torpille dont l'explosion au fond d'un puits ouvre les veines du sous-sol et libère le précieux liquide ». Esprit inventif, le colonel Roberts qui, au cours de la guerre de Sécession, s'était chargé de recruter des troupes et de les envoyer au front, avait réussi en particulier à faire réaliser de nombreux progrès à l'art dentaire ! Se trouvant dans la région pétrolière, il conçoit l'idée de sa torpille ; personne toutefois ne consent à le laisser effectuer ses premiers essais dans un puits. En janvier 1865, il réussit finalement à réaliser une expérience couronnée de succès qui prouve les nouvelles possibilités d'exploitation que ce nouveau procédé peut permettre. Roberts et son frère font breveter l'invention, créent une

LE COLONEL ROBERTS
Sa torpille et sa formule de publicité.





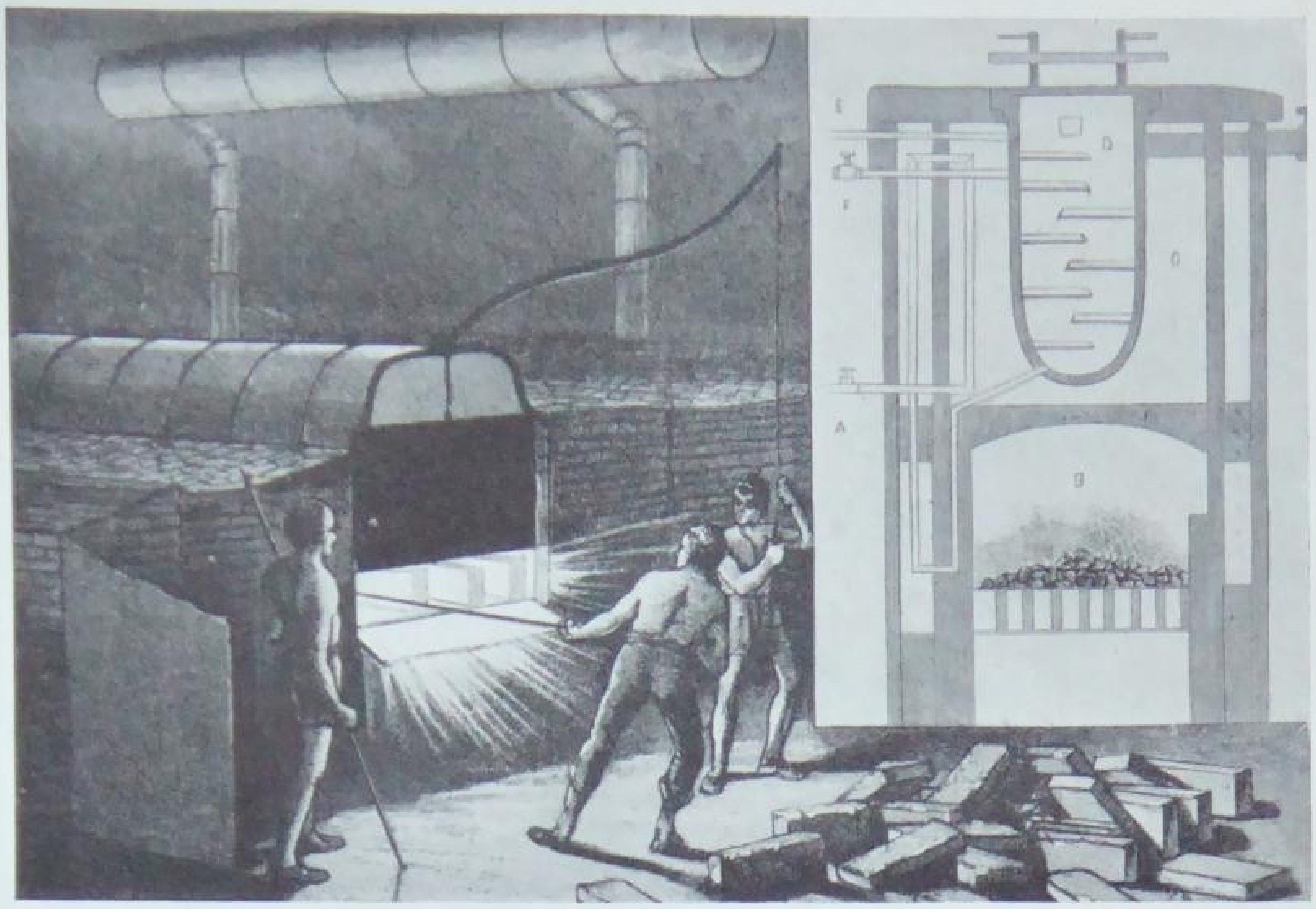
ROBERTS TORPEDO.

As litigation is much less than formerly, and hoping that it will entirely cease,

We Propose to Give the Producers the Benefit of the Following Schedule:

System of Orders for Roberts Torpedo

E. A. L. Roberts, Titusville, Pa.



Installée à Titusville en septembre 1879, cette forge fut la première à utiliser le pétrole pour la chauffe de ses fours.

société et vendent leurs torpilles à des prix que ne freine aucune concurrence. Des contrefacteurs ne tardent pas à fabriquer des explosifs du même type et chaque nuit de violentes détonations « clandestines », parfois fatales à leurs auteurs, viennent donner une nouvelle vitalité à de nombreux puits. Des agents de Roberts réunissent les preuves de contrefaçon et un nombre impressionnant de procès vient marquer cette « guerre de la torpille » dont, après un arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis, Roberts sortira finalement vainqueur.

Un peu plus tard, en 1888, un producteur de Bradford va découvrir tout-à-fait par hasard, un procédé d'extraction appelé à transformer la technique d'exploitation. Ayant constaté que le rendement de ses puits s'est considérablement accru après que du gaz d'un puits voisin eut atteint par accident les siens, il laisse le gaz envahir les formations à travers lesquelles ses puits sont forés et devant les heureux résultats de cette expérience, entreprend plus tard de le repomper dans le sol, appliquant ainsi empiriquement la future technique de l'exploitation par réinjection du gaz qui permettra plus tard de rationaliser la production et d'extraire du sous-sol 60 à 80 % et plus du pétrole qu'il recèle et non plus une très faible partie, comme au cours des premières décades de l'industrie pétrolière.

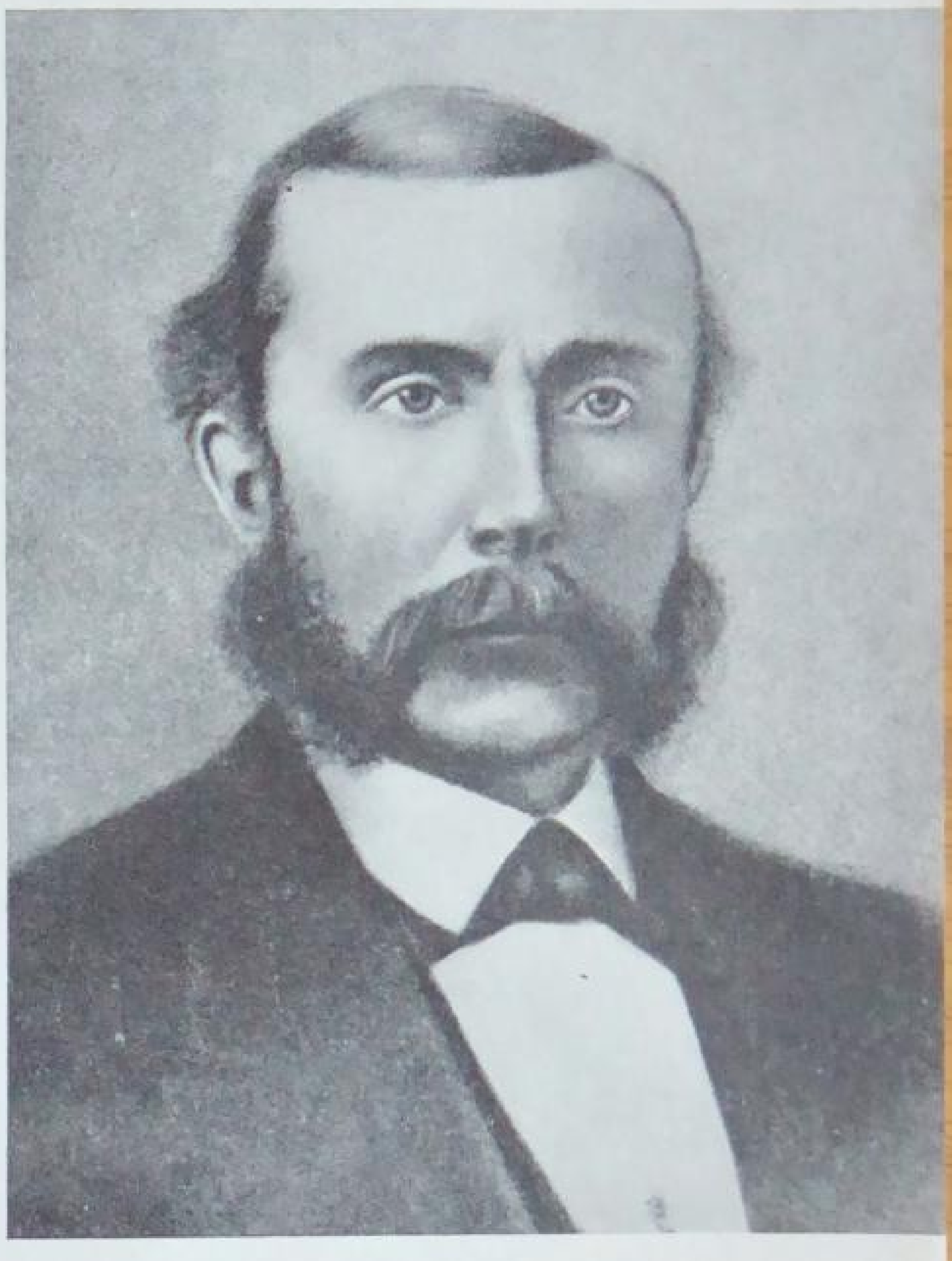
Tandis que la technique d'exploitation s'améliore, le champ d'utilisation du pétrole commence à s'étendre. D'abord simple produit médicinal, il est à présent utilisé pour l'éclairage et détrône l'huile de baleine. Puis, l'on découvre ses qualités calorifiques et en certains cas, il remplace déjà le charbon, comme dans la fonderie mise en service à Titusville, en 1879, dont les chaufferies sont alimentées en pétrole. Quant à l'essence, c'est encore un sous-produit gênant dont les raffineries se débarrassent en le brûlant, ou en le déversant clandestinement dans les rivières. Il faudra attendre encore quelques années avant que son règne commence.

Alors que la production se concentre dans la région d'Oil Creek, la plupart des raffineries sont établies de l'autre côté des Monts Alleghany, à proximité des centres de consommation et d'exportation, dans des villes telles que Cleveland, Pittsburg, Philadelphie et Baltimore. Cet éloignement pose vite des problèmes de transport qui seront résolus non sans difficultés. Une lutte âprement menée oppose d'abord charretiers et compagnies de chemin de fer, puis vers 1870, compagnies de chemins de fer et constructeurs de pipe-lines

JOHN D. ARCHBOLD EN 1872.

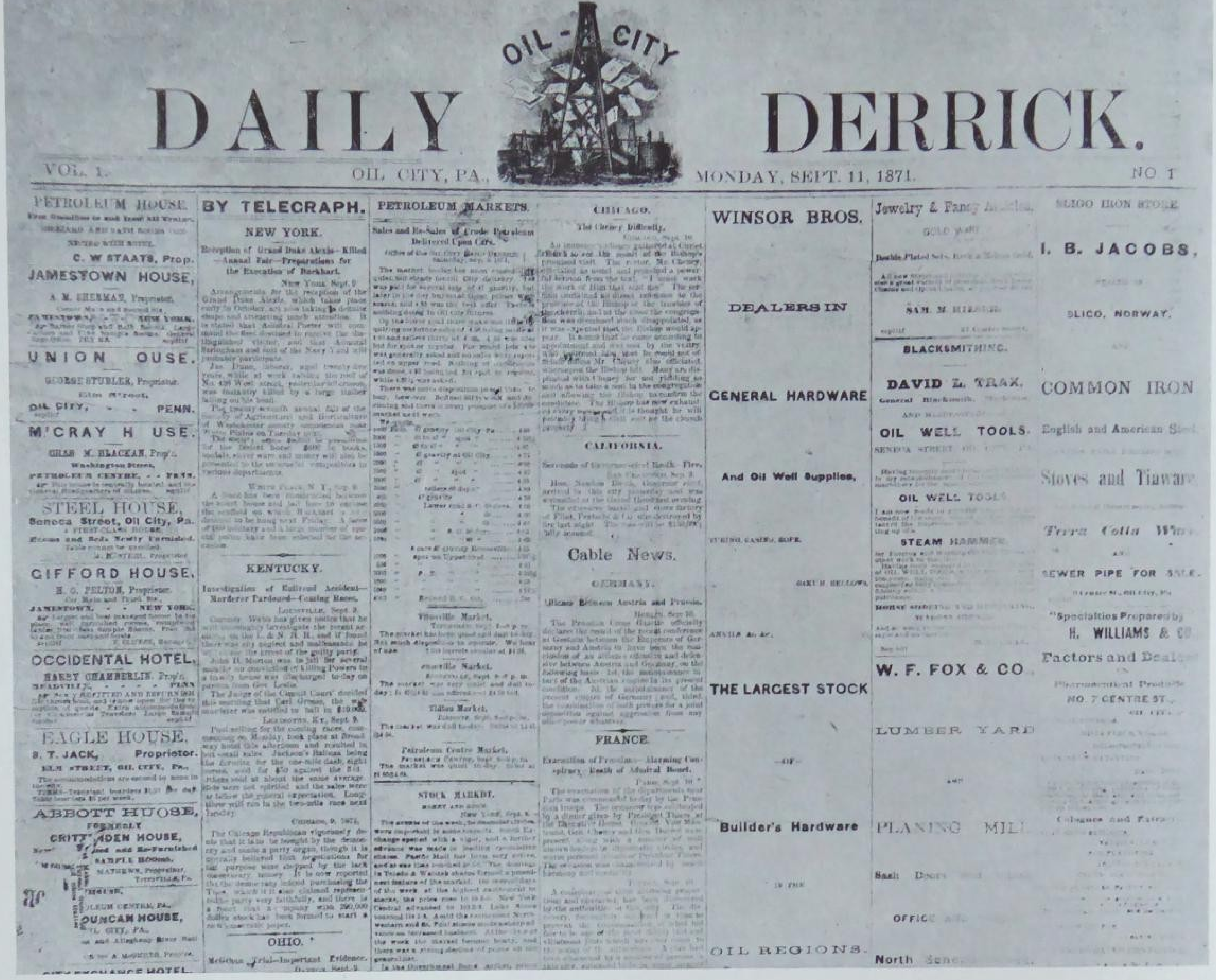
C'est à cette époque que John D. Rockefeller réussit à prendre la direction de tout un ensemble de sociétés de raffinage qui entre en conflit avec le groupe des Indépendants, réunis autour de John D. Archbold. Chacun s'emploie à gagner à sa cause les compagnies de chemin de fer et à réunir sous sa bannière le plus grand nombre possible d'exploitations de raffinage ; la bataille s'engage, brutale, passionnée, impitoyable. Les esprits s'échauffent, l'agitation règne dans toute la région pétrolière et les échauffourées deviennent spectacle courant. Finalement, Rockefeller l'emporte de haute lutte et devient, en 1877, le grand maître de l'industrie américaine de raffinage dont il possède alors la quasi totalité des exploitations.

Cependant, l'activité des foreurs tend à se déplacer en dehors de l' « Oil Region ». Certes, Titusville conserve son titre de « Ville Reine », se modernise, de



JOHN D. ROCKEFELLER
à l'âge de 33 ans.

grands immeubles en briques remplaçant les demeures en bois, les rues se pavent, des quartiers résidentiels se créent, la Bourse du Pétrole s'installe dans un imposant building, tandis que la vie littéraire et artistique s'organise. Mais Titusville a bientôt une dangereuse rivale en Bradford, située aux confins de l'Etat de New-York et éloignée de quelque 150 km. Le pétrole y est découvert en 1871 et, dès cette année, la production atteint le chiffre record de 3,2 millions de tonnes. Une activité fébrile règne sur les collines de Bredford d'où proviendront, entre 1877 et 1887, quarante pour cent



OIL-CITY
DAILY DERRICK.

VOL. 1. OIL CITY, PA., MONDAY, SEPT. 11, 1871. NO 1

PETROLEUM HOUSE.

C. W. STAATS, Prop.

JAMESTOWN HOUSE,

UNION OUSE.

OIL CITY, . . PENN.

M'CRAY H USE.

STEEL HOUSE,

Seneca Street, Oil City, Pa.

GIFFORD HOUSE,

OCCIDENTAL HOTEL,

EAGLE HOUSE,

S. T. JACK, Proprietor.

ABBOTT HUOSE,

DUNCAN HOUSE,

BY TELEGRAPH.

NEW YORK.

KENTUCKY.

OHIO.

PETROLEUM MARKETS.

STOCK MARKET.

CHICAGO.

CALIFORNIA.

Cable News.

FRANCE.

WINSOR BROS.

DEALERS IN

GENERAL HARDWARE

And Oil Well Supplies,

THE LARGEST STOCK

—OF—

Builder's Hardware

OIL REGIONS.

Jewelry & Fancy Articles.

BLACKSMITHING.

DAVID L. TRAX,

OIL WELL TOOLS.

STEAM HAMMER

W. F. FOX & CO.

LUMBER YARD

PLANING MILL

I. B. JACOBS,

SLICO, NORWAY,

COMMON IRON

English and American Steel

Stoves and Tinware

Terra Cotta Ware

SEWER PIPE FOR SALE.

"Specialties Prepared by

H. WILLIAMS & CO.

Factors and Dealers

NO. 7 CENTRE ST.

Voici le premier numéro du journal Oil City Daily Derrick *daté du 11 septembre 1871. Il se fait l'écho de toutes les nouvelles et de toutes les réclames de l'industrie naissante du pétrole. Cela ne l'empêche nullement de tenir ses lecteurs au courant de l'actualité internationale. C'est ainsi qu'une dépêche de France annonce que M. Thiers a offert un grand dîner pour fêter l'évacuation de Paris par les Prussiens : pendant ce temps, New-York se prépare à recevoir la visite du Grand-Duc Alexis*

de la production pétrolière mondiale.

Avec le développement de la nouvelle industrie, la bourse du pétrole s'organise. Si les prix ne sont plus maintenant à la merci de la découverte d'un nouveau puits ou de la rupture d'un barrage de stockage, les fluctuations des cours sont cependant nombreuses et donnent lieu à de multiples spéculations. Les opérations d'achat et de vente se font tout d'abord d'après les nouvelles et les renseignements que publient les journaux tels que le « Oil City Daily Derrick », le « Titusville Morning Herald ». Mais bientôt, d'étranges rumeurs circulent, des « gens bien informés » parlent, confidentiellement bien entendu, de l'abandon d'un puits, annoncent la réussite d'un nouveau forage ou la mise en exploitation de certains gisements, de « gisements mystérieux », dont l'extraordinaire production bouleverserait tous les cours. Aussi, pour vérifier ces rumeurs, et posséder avant le concurrent le « bon tuyau » qui permettra une heureuse spéculation, les principales entreprises pétrolières organisent-elles des équipes d'agents de renseignements qui parcourent nuit et jour les champs d'exploitation, soudoient les ouvriers et les contremaîtres, établissent des postes d'écoute sur les lignes télégraphiques et mènent leur tâche d'après les meilleurs procédés d'espionnage. Ce n'est pas là une entreprise de tout repos, car des gardes armés veillent à la protection des puits et de leurs secrets et, au moindre bruit suspect, au moindre craquement de brindilles, des coups de fusil sont tirés en direction du bruit.

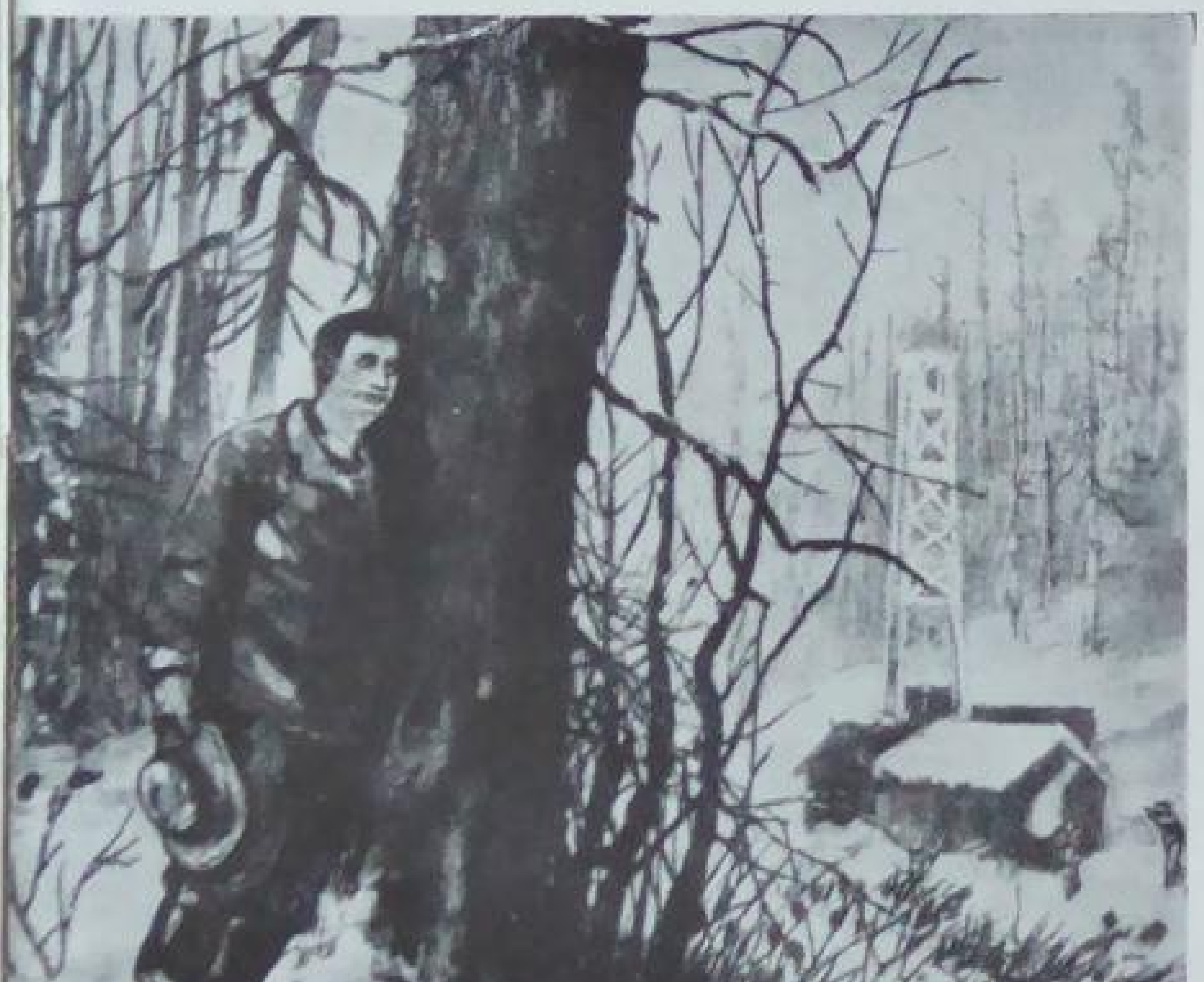
Rien ne manque à cette épopée du pétrole, ni la ruée des prospecteurs, ni les spectaculaires succès et les non moins spectaculaires échecs ni les scènes de violence... ni les incendies ! Il y en a d'abord quelques-uns, considérables mais non désastreux. Le puits de Drake brûle en octobre 1859, celui de Rouse en avril 1861 et celui de Grant au cours de l'été 1865. Aucun de ces incendies n'atteint cependant les désastreuses proportions de ceux qui, à deux reprises, vont ravager Titusville. Le premier a lieu le 11 juin 1880 ; il est provoqué par la foudre qui tombe sur un réservoir du pipe-line reliant Titusville à Tidioute. Pendant trois jours les explosions se succèdent en chaîne, le feu fait rage, mais la ville est miracu-

Activé par un vent violent, le feu ne tarde pas à transformer en un immense brasier le puits Grant (1865).

leusement épargnée et il n'y a aucune victime.

Par contre, l'incendie de juin 1892, de triste mémoire, devait avoir de bien plus tragiques conséquences et atteindre deux villes, celles de Titusville et d'Oil-City. Le désastre commença par une inondation sans précédent, due à la rupture d'un barrage de l'Oil Creek et qui envahit la région dans un grondement de tonnerre. Les demeures en bois, arrachées de leurs fondations partent à la dérive sur les eaux et la population prise

Observateur surveillant un puits. Le métier n'est pas sans danger.



de panique ne trouve son salut qu'en se réfugiant sur les collines avoisinantes. A trois heures du matin, le feu se déclare soudainement dans la raffinerie Schwarts, à Titusville, les réservoirs sautent, le pétrole se répand à flots sur l'Oil Creek qui devient bientôt un immense fleuve de feu, dévastant tout sur son passage. De Titusville, l'incendie gagne ainsi Oil-City et fait rage pendant deux jours. Il se solde par plus de cent cinquante morts, des destructions qui dépassent deux millions de dollars et il laisse sans abri des centaines et des centaines de personnes.

Malgré ces catastrophes, malgré les remous qu'occasionnent une concurrence impitoyable et la lutte sans merci des prospecteurs et des raffineurs, l'industrie pétrolière progresse régulièrement. De nouveaux gisements sont découverts en Indiana, en 1886, puis en 1901, au Texas, sur la côte du Golfe du Mexique ; et la jeune industrie reçoit un nouveau coup de fouet. Mais déjà l'exploitation pétrolière n'est plus limitée aux seuls Etats-Unis ; d'actives recherches sont entreprises par plusieurs pays, entre autres par la Russie qui possède les riches gisements de Bakou et qui devient, vers 1880, le deuxième producteur mondial.

Avec le début du siècle, la naissance de l'automobile, l'invention du moteur à combustion interne, viennent donner à l'industrie pétrolière un nouvel essor et stimuler encore les efforts des prospecteurs.

INCENDIE ET INONDATION A TITUSVILLE EN 1892

Le 4 juin 1892, à minuit, l'important barrage de Spartanburg à quelques kilomètres en amont de Titusville, cède sous la pression des eaux de l'Oil Creek. Quelques instants plus tard, une immense masse d'eau déferle sur la ville...........

.... A deux heures du matin, toute la partie sud de Titusville est submergée par l'inondation. A 3 heures, un immense incendie s'allume. Les pertes en vies humaines et les destructions matérielles prennent la proportion d'une véritable catastrophe.

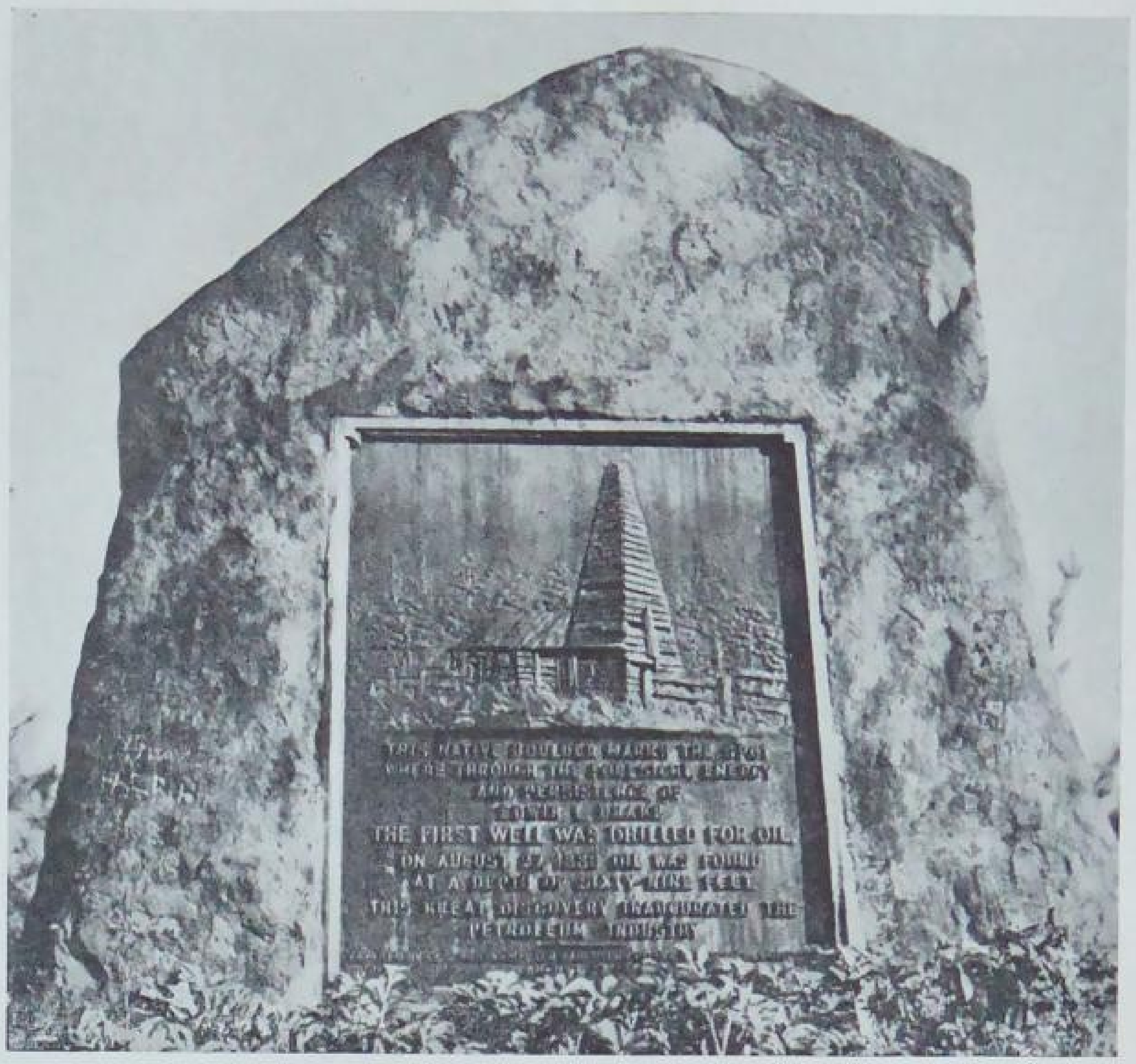
Peu à peu les gisements d'Oil Creek perdent de leur richesse et cessent de devenir l'unique et principal centre de production. La fièvre des premières décades s'apaise, les forêts de derricks cèdent la place à des alignements réguliers et scientifiquement espacés ; les collines ravinées, les terrains désolés et rongés par le pétrole se recouvrent de végétation et toute la campagne d'Oil Creek retrouve la douceur et le calme. L'épopée est terminée, elle a permis la naissance d'une prodigieuse industrie qui va se développer bien au-delà de son cadre d'origine et devenir une activité majeure de l'économie moderne. Rien, ou presque, ne rappelle plus aujourd'hui dans ce paysage riant et serein qu'il y a à peine un siècle, des milliers d'hommes ont livré une lutte gigantesque dont les seuls souvenirs dorment bien sagement dans les vitrines du Musée Drake situé à proximité du puits pieusement reconstitué, où, pour la première fois au monde fut atteint le pétrole.

Des villes construites pendant la grande ruée vers l'or noir, il ne reste généralement plus que des noms sur d'anciennes cartes. Quant à Titusville, la « Ville Reine », elle ne compte plus que 1.820 habitants et ses citoyens commencent à craindre que la dernière raffinerie encore en activité ne ferme elle aussi définitivement ses portes, car la production des puits de la région ne cesse de diminuer. Au milieu des champs et des prairies, la petite cité se rendort...

JACQUES RIOLS.

N.B. — La majeure partie de cette documentation est extraite de l'excellent ouvrage « Early days of oil » de M. Paul Giddens, conservateur du Musée Drake, à Titusville.

Vue du monument de Drake à Titusville, érigé en 1901.



Cette plaque en bronze marque l'emplacement du puits Drake. « Grâce à son énergie, sa clairvoyance et sa persévérance, il fora avec succès, le 27 août 1859, le premier puits de pétrole, donnant ainsi naissance à notre industrie ».

Le musée Drake où dorment quelques souvenirs de la prestigieuse épopée d'Oil Creek.

La vertu de la noble huyle laquelle est tresutile et proufitable

(LA VERTU DE LA NOBLE HUILE LAQUELLE EST TRÈS UTILE ET PROFITABLE POUR PLUSIEURS INFIRMITÉS DU CORPS)

DÈS l'invention de l'imprimerie, nombre de commerçants et d'apothicaires utilisèrent ce nouveau moyen, en vue de louer les vertus de leurs produits en des termes si enthousiastes qu'ils devaient gagner la conviction des plus incrédules. Parmi les plus anciennes « réclames », figure celle, dont nous donnons ci-après le texte, qui loue les remarquables vertus médicinales du pétrole, remède souverain contre la plupart des maux. Outre son caractère si étrangement pittoresque, ce document unique, qui date de la fin du XV^e^ siècle, a une valeur historique considérable puisqu'il constitue la première annonce « médicale » illustrée que l'on possède sur le pétrole.

Le pétrole est une huile qui (par la grâce de Dieu le Créateur) sue et dégoutte d'une roche par une opération du soleil en étrange et admirable manière dans le domaine du Duc de Ferraro auprès d'une ville appelée Modène de la montagne Sybia. Elle est appelée baume par plusieurs gens par sa grande et singulière vertu et quelques gens la nomment huile de Sainte-Catherine, au moyen de laquelle il ne reste à ladite montagne aucune couleuvre ni bête venimeuse qui ne soit complètement chassée, bien que la région soit commune et propice à cette vermine. Ce qui prouve la vertu de ladite huile.

Premièrement, cette huile purge et nettoie toute ulcération et guérit toute ancienne blessure. Si on enduit ladite plaie de l'huile avec une plume en y apposant deux fois par jour un emplâtre d'apostolicum.

De même, elle donne secours à ceux qui ont l'oreille dure et qui ont quelque aposthume dans l'oreille ; en posant une ou deux gouttes dans l'oreille avec du coton, elle guérit.

De même, si une femme est enceinte et qu'elle ne peut enfanter, elle prendra trois gouttes de ladite huile dans la bouche et au nombril et elle en frottera bien les seins ; puis elle enfantera.

De même, quiconque se sera échaudé soit par le feu, de l'eau bouillante ou de la poix, ou sera morfondu de la gelée, se frottera deux fois le jour de pétrole.

De même, le pétrole guérit toute sorte de rogne : d'abord on lavera et nettoiera très bien les rognes avec de la bière chaude, puis on les frottera deux fois par jour de pétrole et soudainement il les guérira sans faire rentrer les rognes.

De même, quiconque aura été frappé, mutilé ou tombé, de sorte qu'on en voit les meurtrissures et apparences, qu'il les frotte deux fois le jour de pétrole et il se trouvera guéri.

De même, quiconque se sera lésé intérieurement, soit par avoir soulevé quelque grand poids, ou sera tombé, de sorte qu'il est tout mutilé au-dedans du corps, ou aura trop travaillé, ou se sera refroidi, prendra une demi-coquille d'une aveline ou noisette où il mettra un peu de ce pétrole, et puis il le boira avec un gobelet de bière chaude, et puis se le frottera sur le corps où il sentira la plus grande douleur. Deux fois le jour.

De même, celui ou celle qui aura été mordu d'un chien enragé, ou bien aura été piqué par une couleuvre ou autre bête venimeuse, se frottera la plaie ou la morsure de ce pétrole et puis y mettra un emplâtre d'apostolicum et sûrement il guérira.

Le pétrole est aussi très bon pour ceux qui ont la crampe, la goutte, ou des douleurs aux bras ou aux jambes ou en quelque endroit du corps. On se frottera l'endroit du mal deux fois le jour.

Ceux aussi qui se seront coupés ou percés, soit d'un couteau, d'un poinçon, d'épines ou quelque autre instrument, à cause de quoi quelque veine aura été blessée ou que la plaie est si grande qu'il faut la coudre ou rattacher. Une telle plaie il faut l'enduire et frotter avec une plume et y faire dégoutter une goutte de cette huile et puis y apposer un emplâtre ; elle guérit en peu de temps.

De même, ce pétrole est très bon pour la douleur des yeux qui n'a pas encore duré un an. On le mélangera à un peu de lait de femme et puis on enduira les yeux soir et matin.

De même, on guérit avec ce pétrole les enfants qui ont cassé quelque membre. C'est qu'on frottera les enfants de cette huile à l'endroit du membre cassé, puis on prendra un petit morceau de futaine de la grandeur d'un double patard qu'on mouillera de l'huile et puis on le passera sur le lieu cassé en le liant dessus avec un coussinet le jour et le soir.

De même, pour celui qui souffre d'une inflammation ou d'une granulation ; il se frottera tout alentour et aussi le nombril et se trouvera guéri.

De même, ce pétrole est très bon contre la pierre ; on prendra la poudre d'une pierre nommée lapis tinta, qu'on fera bouillir au pétrole. Puis on le passera par un morceau de drap ; soudainement la pierre se brisera ou diminuera. Ceci a été souvent éprouvé en Italie.

De même, contre la toux ou constipation de l'estomac provenant du froid ; frottez la poitrine de ce pétrole, puis buvez la huitième partie d'une once de ce pétrole qui est un bon remède pour l'homme.

De même, cette huile est plus efficace dans les régions froides aux gens gras de nature froide que dans les régions chaudes aux gens maigres de complexion froide.

Le pétrole a toutes ces vertus et encore plusieurs autres qui ne sont pas mentionnées ici et qui ont été appliquées souvent par nombre de savants docteurs en médecine, de Venise aussi bien que d'Italie, d'Allemagne et du Royaume de France, principalement dans la ville de Francfort, par deux docteurs en médecine experts, spécialement Maître Jaspar et Maître Alexandre de Basle, résidant à Francfort.

Si quelqu'un, soit pharmacien ou médecin, a trouvé que l'huile susmentionnée est autre que bonne et qu'elle ne vient pas de Modène, il devrait perdre et se voir confisqués corps et biens.

Par moi, Maître Charles de Minne, demeurant dans la ville renommée d'Anvers, près du marché aux Poulets, dans la vieille rue du Lombard, tenant les trois roses.

Extrait de " De Ingénieur " (Hollande)

Ce que fut

LE 1ER TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

CONCURRENTS AU DÉPART

PREMIÈRE CATÉGORIE
(3 litres et au-dessus)

101. Denis-M. Denis ..... (Hotchkiss)
102. Worms-Mouche...... (Hotchkiss)
103. Hennion-E. Hennion. (Hotchkiss)
104. Hache-Crespin .... (Jaguar)
105. Healey-Kenny......... (Healey)
106. Wezel-Kestremond....... (Ford)
107. Estager-Gidon .... (Jaguar)
108. Simone-Schlee .... (Jaguar)
109. Peignaux-Montabert ... (Jaguar)
114. Descollonges-Gignoux .. (Jaguar)
115. Bilard-Carle .... (Hotchkiss)
116. Loos et Mme .... (Jaguar)

DEUXIÈME CATÉGORIE
(1.501 à 3.000 cmc.)

201. Causse-Hunt .... (Citroën)
202. Mann-Goodall ... (Aston-Martin)
204. Ortega-L. Ortega ...... (Citroën)
205. Pouderoux-Quincieu ... (Citroën)
207. Trigano-Mimard .... (Hotchkiss)
208. Péron-Bertramnier ..... (Ferrari)
209. Brethiot-Fourmond .... (Citroën)
210. Guichet-Warnant ...... (Citroën)
214. Renaldo .... (Ferrari)
216. Puyoo-Castandet....... (Citroën)
218. Scopsi-Muller .... (Citroën)
220. Checcacci-Schell........ (Ferrari)
221. Gautruche-Girier ...... (Citroën)
223. Dalfiume-Peychenet ... (Citroën)
225. Genari-Billeri .... (Lancia)
226. Di Stefano-Ercole . (Alfa-Roméo)
227. Pagnibon-Barraquet.... (Ferrari)
230. Bondon-Cotta .... (Citroën)

TROISIÈME CATÉGORIE
(751 à 1.500 cmc.)

301. Boucher et Mme .... (Simca)
302. Daniel-Lavergne ...... (Peugeot)
303. Orsetti-Mariani .... (Simca)
304. Picard-Farge .... (Porsche)
305. De Regibus-Srachy ...... (M.G.)
306. Boeswillwald-Gordine.. (Peugeot)
308. MM. Lévy............... (Simca)
309. Guéraud-Cazon .... (Peugeot)
310. Butti et Mme .... (Fiat)
311. Latune-Lesur.......... (Jowett)
312. Clermont et Mme .... (Stata)
313. L. et C. Storen.......... (Simca)
314. Lauga-Manzi .... (Simca)
316. Viazzi-Condillier .... (Simca)
317. Vequaud-Vadon ...... (Porsche)
318. Faure-Duvacher ...... (Porsche)
319. Mme-Mlle Hammersley. (Peugeot)
320. Lebas-Faustin .... (Peugeot)
321. Gaffet-Peulabeuf...... (Peugeot)
322. Ferid-Chesne .... (Simca)
323. Mmes Pochon-Mazade . (Peugeot)
324. Colucci-Marsan .... (Volkswagen)
325. MM. Goux............ (Peugeot)
326. Berger-Davidson ...... (Renault)
327. Morice-Despalanque ... (Renault)
329. Clermont-Esmery .... (Simca)
330. Fiastre-Leblanc....... (Peugeot)
331. D'Oliveira-J. d'Oliveira... (M.G.)
332. MM. Loevenbruck ...... (Simca)
333. Mme et M. Angelvin .... (Simca)
335. De Martorell-Seixas ... (Porsche)
336. Costa-Servole .... (Simca)
337. Collange et Mme........ (Simca)
338. MM. Strack .... (Simca)
340. Sauter-Rath .... (Porsche)

QUATRIÈME CATÉGORIE
(Jusqu'à 750 cmc.)

402. Touya-Deramond . (Dyna-Panh.)
403. Lapchin et Mme. (Dyna-Panhard)
404. Robert et Mme.. (Dyna-Panhard)
405. Fabre-Mlle Guilhaume (Dyna-P.)
406. Vicens-Guérin......... (Renault)
407. Leblanc-Louis .... (Renault)
408. Bonnet et Mme . (Dyna-Panhard)
410. De Courcel-Allegret (Dyna-Panh.)
411. Arnaud-Yatta .... (Renault)
412. Vernet-Pairard .... (Renault)
413. G. et C. Clarou .... (Renault)
414. Claude-Clause .... (Renault)
415. Soulary-Campion ..... (Renault)
416. Ambert et Mme. (Dyna-Panhard)
417. Grosgogeat-Biagini. (Dyna-Panh.)
418. Dumas-Courrieu....... (Renault)
419. Redele-Hammersley ... (Renault)
420. Bateau-Stempert...... (Renault)
421. Sandt et Mme .... (Renault)
422. Renault-Tainier ...... (Renault)
423. Crestot-Laromche ..... (Renault)
424. Ferret-Takahira ...... (Renault)
427. Seytre-Cordet .... (Renault)
428. Vigneron-Schlegel ..... (Renault)
430. Auriach et Mme. (Dyna-Panhard)
431. Seignard et Mme...... (Renault)
432. Guyot .... (Dyna-Panhard)
433. Goria-Tonsi........... (Renault)
434. Prieur-Jouault... (Dyna-Panhard)
435. Giraud .... (Dyna-Panhard)
436. Desgorces-Chene.. (2 CV Citroën)
440. Landon-Moser .... (Renault)

JUSQU'A présent, le Tour de France ne devait son prestige qu'à la bicyclette. L'automobile lui offrira désormais une nouvelle gloire. Ce qui ne veut pas dire que les bielles Renault, Simca, Citroën ou Peugeot ont remplacé les « bielles humaines » de nos coureurs cyclistes ! Les gloires de Bobet, Robic ou Jacques Dupont demeurent intactes ! On ne saurait comparer l'un et l'autre « Tour », ils ont chacun dans leur sphère leurs attraits. Mais il ne faut pas penser toutefois que faire le Tour de France en automobile soit un jeu d'enfant à côté du traditionnel vélo. Le circuit, les étapes ne sont pas les mêmes et comportent d'ingénieuses difficultés que les sportifs de l'automobile ont pu « apprécier ». Même au volant d'une voiture, parcourir 5.239 kilomètres, de Nice à Nice, en six étapes, dont la plus courte ne comporte pas moins de 603 km., et la plus longue 1.621 km. n'est pas une promenade touristique ! D'autant plus qu'une épreuve de classement départageait à chaque étape pilotes et véhicules : Accélération, en palier et en côte, vitesse soutenue, freinage, maniabilité de la voiture, tenue de route, etc...

D'ailleurs, les résultats sont là. Sur 97 partants, 77 « ont bouclé le Tour ». Et l'on peut dire cependant que tous les engagés avaient minutieusement préparé leur voiture pour la grande épreuve. Car ce fut une grande épreuve : celle qui manquait au palmarès de l'automobile. D'emblée, le Tour de France organisé par l'Automobile-Club de Nice-Côte d'Azur, sous l'impulsion de M. Jean Le Tainturier, et le journal l'*Equipe*, s'est classé au premier rang des compétitions internationales de tourisme et, il convient de le préciser, par une formule qui lui est propre. Le Rallye de Monte-Carlo a la sienne, au même titre que le Rallye de l'Atlas Marocain ou que la très difficile course Liège-Rome-Liège. Le « Tour » n'a emprunté à aucune d'entre elles. Il a une personnalité, et de là est venu sans doute le succès considérable qu'il a remporté sur toutes les routes de France, de Belgique et de Suisse.

Mais pourquoi fut-il décidé, quelles raisons ont animé les organisateurs ? Laissons la parole à M. Charles Faroux, directeur général du Tour de France automobile :

«... Bien souvent, dit-il, on a tenté de mettre aux prises des « voitures de série » identiques à celles qui sont livrées à la clientèle, ayant seulement subi quelques modifications à la portée de tous les usagers et précisées par le règlement. On n'a guère réussi car la difficulté était grande. Ce n'était pas suffisant pour renoncer à une idée, juste en soi. Le Tour de France automobile répond exactement aux désirs exprimés. Pendant deux semaines les concurrents auront à parcourir en six étapes plus de 5.000 km. ; ce n'est point d'une promenade qu'il s'agit, mais d'une série d'épreuves extrêmement dures,

Une "Jaguar" à son arrivée au Parc des Princes.

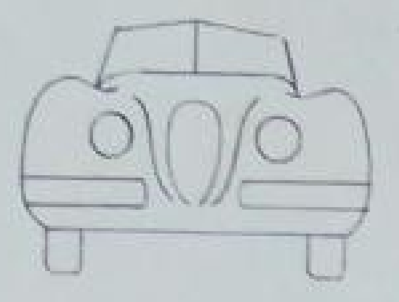
Le passage d'un concurrent devant l'Esso Service Morrisset de Trappes.

Virage d'une Citroën à la sortie de Trappes

Une image du "Service" avant le circuit de Gueux.

Les futurs vainqueurs sourient déjà à la victoire !

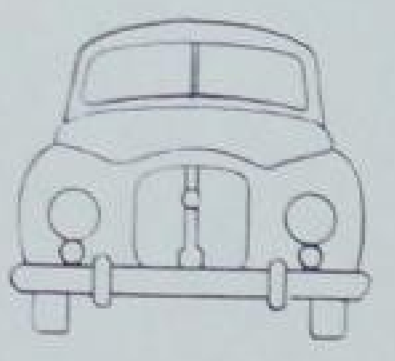
Le meilleur délassement avant de reprendre la route.



JAGUAR

FERRARI

PORSCHE



HOTCHKISS

comprenant de longues étapes à courir d'une traite en respectant des moyennes de marche déterminées selon la puissance du moteur de chaque voiture considérée... »

Charles Faroux, qui nous a permis de suivre au jour le jour les péripéties de l'épreuve, par ses vivants reportages parus dans l'*Equipe*, conclut :

« Le Tour de France automobile a suscité une grande émotion, à peine annoncé. Nous sommes assurés qu'il va connaître un succès considérable et, d'avance, nous pouvons nous réjouir des multiples enseignements dont il nous dotera... »

Ainsi s'exprimait le directeur général dans un « avant-propos » au Tour de France. Nous ne doutons pas que ces enseignements aient été nombreux et profitables, tant pour les pilotes que pour les constructeurs dont les marques étaient représentées.

La parution tardive de cet article ne nous autorise pas à faire revivre dans le détail les difficultés rencontrées par les concurrents, les ennuis et les victoires qu'ils ont connus au cours des différentes étapes. Les journaux spécialisés l'ont fait en leur temps, respectant l'actualité. Rappelons toutefois la liste des concurrents et les marques de leurs voitures rangées le 23 août sur la Promenade des Anglais, à Nice, étincelante de mille feux tout au long de la double chaussée bordée de plates-bandes fleuries. Minuit sonne... La mer roule doucement sous un ciel d'été. Minuit une... on règle les chronomètres et l'Hotchkiss verte de M. et Mme Denis s'avance sur la ligne blanche de départ. Partez !... Toutes les minutes, un nouveau bolide s'élance... 97 voitures sont comptées.

« Etapes-Digest »

Puisque nous avons fait connaissance par le petit tableau ci-contre des concurrents et des voitures, suivons-les le long des routes d'une façon très succinte. La première étape est Nice-Luchon : 736 km. Une bagatelle ! Le parcours : Nice-Aix-en-Provence, Nimes-Montpellier, Toulouse et Luchon. Un incident à déplorer : la petite 2 CV Citroën de Chêne et Desgorces « La Libellule » est pénalisée à la suite d'une perte de temps du chauffeur à la descente de voiture... 5" de retard au contrôle, mais cela n'est rien encore ! A Toulouse, un camion méprisant le chétif insecte lui brise une aile. Nouveau retard sur l'horaire, nouvelle pénalisation !

Vainqueurs après l'épreuve de classement, c'est-à-dire la course de côte de Peyresourde disputée sur trois kilomètres :

1re catégorie : (3.000 cm³) Peignaux-Montabert (Jaguar).

2e catégorie : (1.500 à 3.000 cm³) Pagnibon-Barraquet (Ferrari).

3e catégorie : (750 à 1.500 cm³) Picard-Farge (Porsche).

4e catégorie : (jusqu'à 750 cm³) M. et Mme Sandt (Renault).

***

La deuxième étape : Luchon-Tarbes-Pau-Angoulême-La Rochelle-Les Sables d'Olonne-Saumur-Tours-Chartres-Paris-Dreux-Le Mans et La Baule, soit 1.621 km, n'apporte aucun changement à ces résultats.

Parc des Princes ; les coureurs se reposent... en courant !

Quel plaisir d'offrir à de tels concurrents cartes et répertoires kilométriques.

La "Ferrari" vainqueur, de Pagnibon-Barraquet

Une Hotchkiss 20 CV en cours de ravitaillement.

La signalisation des Esso Service évitait une perte de temps aux concurrents.

Bien qu'accidentée, cette 4 CV termina le "Tour".

Pagnibon-Barraquet fortifient leur position. Quelques nouvelles pénalisations. De Paris à La Baule, la pluie incessante et très violente rend la route difficile sur plus de 1.000 kilomètres dont près de 600 ont été couverts de nuit. Aucun répit pour les essuie-glaces. Le vent atteignait en rafales de telles vitesses que les voitures se trouvaient déportées de leur ligne. C'est au cours de cette étape enfin que les concurrents sont passés par Paris. Leur passage nous a permis de connaître un Parc des Princes inhabituel, animé dès les premières heures de ce pâle dimanche. A 5 h. 03, en effet, nous avons enregistré les premières arrivées des concurrents impatients de soumettre leur voiture aux soins empressés de l'Esso-Service La Reine, la seule station officielle de ravitaillement ouverte à cette heure si matinale. Au parc, directeurs d'usines, fabricants d'accessoires bavardaient avec les officiels ou avec les concurrents, interrogeaient et s'intéressaient aux péripéties de la course. Le Parc des Princes était devenu « le dernier salon » (de l'automobile) où l'on cause.

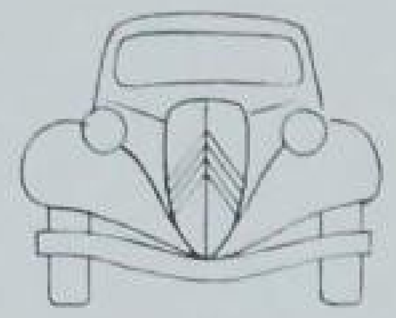
La Baule, Rennes, Villedieu, Caen, Deauville, Rouen, Boulogne, Calais, Middelkerke, Ostende, ont été les principales villes traversées tout au long de la troisième étape de 731 kilomètres. Le départ de La Baule a eu lieu de nuit. A Ostende, les concurrents ont été tenus d'effectuer une épreuve de vitesse chronométrée, départ arrêté, arrivée lancée sur le circuit de Gueux. La meilleure moyenne réalisée, en vitesse pure, fut celle de Checcacci-Schell sur Ferrari, 182 km-h. Le classement général, par catégorie, n'a pas changé. Ainsi qu'à chaque étape, on relève de nouvelles pénalisations. La 2 CV Citroën n'a pas pris le départ de la Baule : la « curiosité » du Tour de France automobile n'est plus...

Ostende-Vittel par Lille, Soissons, Metz et Nancy fut une étape favorisée par un temps splendide, bien que les concurrents aient rencontré jusqu'aux environs de Cambrai, un brouillard qui ralentit leur allure. Un concours d'aménagements particuliers et de confort, à Vittel, a départagé les concurrents. C'est la Hotchkiss de Worms et Mouche qui l'a remporté. Un seul changement au classement général par catégorie. Peignaux-Montabert, qui ont abandonné à la suite d'un accident dû à l'imprudence d'un automobiliste oublieux des leçons les plus élémentaires du Code de la Route, sont remplacés à la première place des 3.000 cm³ par Simone-Schlee sur Jaguar. Précisons encore que Pagnibon-Barraquet sont toujours en tête du classement général.

Les détenteurs du Ruban Jaune fortifient leur avance en remportant Vittel-Genève 697 km. Les concurrents durcis par les premières étapes, dont celle de 1.621 km., rendue si pénible par les rafales de vent et de pluie, ont considéré comme une promenade l'étape Vittel-Genève et le grand détour par Entzheim et Strasbourg, qui leur a permis de recevoir en Alsace un accueil généreux. Trois incidents toutefois à déplorer : deux abandons, Storez

4 CV
RENAULT

Dyno
PANHARD



11 CV
CITROEN

SIMCA
Aronde

Une Citroën à l'Esso Service "Boulogne la Reine".

Deux concurrents sur l'autoroute de l'Ouest.

Le contrôle des voitures au Parc des Princes.

Le passage des concurrents attire la curiosité.

La camionnette Esso qui a suivi le "Tour" et les représentants du "Service".

Un bon "Service" à la "Consigne" des bagages !

CLASSEMENT GÉNÉRAL FINAL

1. **PAGNIBON-BARRAQUET** (227) (Ferrari 2.562 cmc., pn. Dunlop) 2.056,084
2. **Péron-Bertramnier** (208) (Ferrari 2.562) 2.146,975
3. **Checcacci-Shell** (220) (Ferrari 2.562) 2.165,340
4. **Picard-Farge** (304) (Porsche 1.286) 2.223,770
5. **Hache-Crespin** (104) (Jaguar 3.442) 2.235,777
6. **Butti et Mme** (310) (Fiat 1.095) 2.241
7. **Sandt et Mme** (412) (Renault 747) 2.300,100
8. **Simone-Schlee** (108) (Jaguar 3.442) 2.300,761
9. **Estager-Gidon** (107) (Jaguar 3.442) 2.318,530
10. **Orsetti-Mariani** (303) (Simca-Sport 1.273) 2.324,622
11. **Pouderoux-Quincieu** (205) (Citroën 11 CV 1.960) ... 2.332,127
12. **Descollonges-Gignoux** (114) (Jaguar 3.442) 2.338,412
13. **Collange et Mme** (337) (Simca-8 1.221) 2.345,356
14. **Guiraud-Cazon** (309) (Peugeot 1.341) 2.356,371
15. **Landon-Moser** (440) (Renault 747) 2.358,400
16. **Mann-Goodall** (202) (Aston-Martin 2.580) 2.359,764
17. **Viazzi - Condrillier** (316) (Simca-Aronde 1.221) 2.365,576
18. **Sauter - Rath** (340) (Porsche 1.486) 2.368,084
19. **Redele-Hammersley** (419) (Renault 747) 2.376,900
20. **Vequaud-Vadon** (317) (Porsche 1.086) 2.389,095
21. **Guichet - Warnant** (210) (Citroën 15 CV 2.876)... 2.404,094
22. **Boucher et Mme** (301) (Simca-Sport 1.221) 2.428,035
23. **Latune - Lesur** (311) (Jowett 1.485) 2.490,963
24. **Puyoo-Castandet** (216) (Citroën 11 CV 1.911)...... 2.514,895
25. **Faure - Duvacher** (318) (Porsche 1.286) 2.532,636
26. **M. et M. Goux** (325) (Peugeot 1.290) 2.535,087
27. **Denis et Mme** (101) (Hotchkiss 3.485).......... 2.536,815
28. **Bateau - Stempert** (420) (Renault 748) 2.555,900
29. **Costa-Servole** (336) (Simca-Sport 1.221) 2.557,640
30. **Touya - Deramond** (402) (Dyna-Panhard 747) 2.566,700
31. **Guyot et Mme** (432) (Dyna-Panhard 745) 2.574
32. **Clermont - Esmery** (329) (Simca-Sport 1.221) 2.578,893
33. **Gennari-Billeri** (225) (Lancia 1.991) 2.807,950
34. **R. et C. Loevenbruck** (332) (Simca-8 1.089) 2.588,743
35. **Arnaud-Yatta** (411) (Renault 748) 2.592,400
36. **Bilard-Carle** (115) (Hotchkiss 3.608).......... 2.592,838
37. **Causse - Hunt** (201) (Citroën 15 CV 2.867)...... 2.600,053
38. **De Regibus-Estachy** (305) (M.G. 1.240) 2.621,811
39. **Colucci - Marsan** (324) (Volkswagen 1.131) 2.626,822
40. **G. et G. Strack** (338) (Simca-Aronde 1.221) 2.633,319
41. **Hammersley et Mlle** (319) (Peugeot 1.290) 2.637,657
42. **Claude-Clause** (414) (Renault 747).......... 2.647,300
43. **M. M. Clarou** (413) (Renault 747) 2.651,700
44. **Dafiume - Pechinet** (223) (Citroën 15 CV 2.867) ... 2.684,570
45. **Lebas-Faustin** (320) (Peugeot 1.290) 2.697,898
46. **Robert et Mme** (404) (Dyna-Panhard 745) 2.760,900
47. **Bondon - Cotta** (230) (Citroën 15 CV 2.867)...... 2.772,037
48. **Crestot - Laromche** (423) (Renault 748).......... 2.783,900
49. **MM. Ortega** (204) (Citroën 15 CV 2.867) 2.820,729
50. **Brethiot - Fourmond** (209) (Citroën 15 CV 2.867) ... 2.835,235
51. **Vernet-Pairard** (412) (Renault 748) 2.846,800
52. **Mmes Boeswillwald - Gordine** (306) (Peugeot 1.290) 2.861,299
53. **Angelvin et Mme** (333) (Simca-Aronde 1.221) 2.916,993
54. **Soulary - Campion** (415) (Renault 747) 2.920,600
55. **Renault-Mme Tainier** (422) (Renault 748) 2.933,800
56. **Berger-Davidson** (326) (Renault 760) 2.968,405
57. **Hennion et Mme** (103) (Hotchkiss 3.485) 2.995,821
58. **Leblanc-Louis** (407) (Renault 747) 3.026,400
59. **Prieur-Jouault** (434) (Dyna-Panhard 745) 3.053,200
60. **Gaffet - Peulabeuf** (321) (Peugeot 1.290) 3.060,156
61. **Mmes Pochon - Mazade** (323) (Peugeot 1.290) 3.062,745
62. **Vincens-Guérin** (406) (Renault 748) 3.095,700
63. **Loos et Mme** (116) (Jaguar 3.442) 3.120,353
64. **Morice-Despalangue** (327) (Renault 760) 3.135,477
65. **Wezel - Kestremond** (106) (Ford-51 3.923) 3.177,686
66. **Seignard et Mme** (431) (Renault 748) 3.287,100
67. **Daniel - Lavergne** (302) (Peugeot 203 1.290) 3.294,428
68. **Vigneron - Schlegel** (428) (Renault 748) 3.439,900
69. **MM. d'Oliveira** (331) (M.G. 1.250) 3.592,540
70. **Fiastre-Leblanc** (330) (Peugeot 1.290) 3.923,553
71. **Fabre - Mme Guilhaume** (405) (Dyna-Panhard 746) 6.272.000
72. **De Courcel-Allegret** (410) (Dyna-Panhard 745) 6.385,700
73. **Goria - Tonsi** (433) (Renault 748) 8.252,400
74. **Ferid-Chesne** (322) (Simca-8 1.100) 8.402,442
75. **Scopsi - Muller** (218) (Citroën 11 CV 1.911)...... 8.867,249
76. **Renaldo-Mme Rey-Mottet** (214) (Ferrari 1.995)..... 9.605,662
77. **Ferret-Takahira** (424) (Renault 748) 10.212,400

sur Simca et Bonnet sur Dyna-Panhard et une grave pénalisation pour la Ferrari de Renaldo. Signalons que 80 concurrents restent encore en course. Cette dernière étape ne fut pas meurtrière. A la première catégorie du classement général Hache-Crispin sur la Jaguar prennent la première place détenue par Simone-Schlee qui se retrouvent à la seconde. Aucun changement pour les autres catégories.

Genève - Nice a sérieusement éprouvé les concurrents et le matériel du Tour de France. Cette fin de parcours fut rendue plus pénible que les précédentes, car une grande partie fut effectuée de nuit. Enfin, les premiers concurrents arrivaient un peu avant 21 heures sur la Promenade des Anglais, onze jours après leur départ pour la belle aventure qui leur a fait parcourir la France avec deux crochets par la Belgique et la Suisse. Les 5.239 km. sont maintenant bouclés. L'épreuve de classement, c'est-à-dire la course de côte de la Turbie, a rendu son verdict et les concurrents peuvent apprécier désormais cette brise légère qui agite doucement les palmiers du jardin Albert-1er.

Nos lecteurs trouveront ci-contre les résultats de la grande épreuve. Le classement général final toutes catégories et le classement général par catégories. Ils sont riches d'enseignements.

Ainsi, le Tour de France automobile a été une grande épreuve. Les leçons qu'en ont tirées les constructeurs ou les fabricants d'accessoires porteront leurs fruits et nul doute que nos automobiles de tourisme seront encore améliorées. Mais dans notre domaine, le « Tour » représente également un test excellent.

En effet, lorsque s'est posé aux organisateurs le problème du ravitaillement le long du parcours, ravitaillement rapide, soigné, de jour et de nuit, ceux-ci ont pensé faire appel à Esso. La première difficulté a été de choisir les stations, non pas pour leur notoriété, leur présentation ou les facilités de service qu'elles offraient, mais, avant toute chose, dans l'esprit de servir au mieux les compétiteurs ; le choix a donc été décidé, en fonction de l'itinéraire (situation de l'Esso-Service à droite de la route pour éviter une perte de temps et dans un souci de sécurité), en fonction des distances, par rapport aux contrôles. Ce fut donc un choix mathématique.

Après avoir déterminé les points de ravitaillement Esso, nous n'eûmes aucun mal à convaincre nos clients de l'esprit dans lequel devait s'effectuer ce *service*.

Mais ceux-ci avaient devancé nos désirs, et avaient fait d'eux-mêmes un grand effort, soit pour améliorer la présentation de leur Esso-Service, soit pour mieux la signaler de façon à éviter aux automobilistes toute manœuvre inutile ou toute surprise. Voici quelques indications que M. Dorny, que nous avons interviewé, nous a données :

— « Les quarante-cinq Esso-Service choisies ont accepté avec enthousiasme notre proposition de leur confier le ravitaillement officiel du Tour, et tout le long de la route, ce ne fut qu'une équipe dont le seul souci a été le Service »...

Nous apprenons encore que le Département Esso Service a rencontré auprès des Chefs de Régions et Chefs de Secteurs intéressés par le parcours une compréhension, un esprit sportif qui ont certainement contribué au bon accomplissement de notre tâche.

Le seul regret que nous ayons est de n'avoir pu faire appel à tous les chefs de régions ou chefs de secteurs qui auraient été heureux de montrer, comme leurs camarades l'ont fait, leur esprit d'équipe.

Nous espérons donc que le Tour de France 1952 passera par d'autres chemins et que de nouvelles Esso Service auront ainsi l'occasion de prouver à nouveau leurs qualités mises au service... E S S O.

CLASSEMENT GÉNÉRAL FINAL PAR CATÉGORIES

3 LITRES ET AU-DESSUS. — 1. Hache-Crespin (Jaguar Kléber-Colombes), 125,630 ; 2. Simone-Shlee, 128,670 ; 3. Descollonges-Gignoux, 130,750 ; 4. Estager-Gidon, 130,830 ; 5. Denis et Mme, 141,860 ; 6. Billard-Carle, 144,610 ; 7. Hennion et Mme, 166,620 ; 8. Wezel-Kestremond, 189 ; 9. Loos et Mme, 208,210.

DE 1.501 A 3.000 CMC. — 1. Pagnibon-Barraquet (Ferrari, pn. Dunlop), 120,890 ; 2. Peron-Bertramnier, 126,300 ; 3. Checcacci-Schell, 128,110 ; 4. Mann-Goodall, 137,570 ; 5. Guichet-Warnant, 139,520 ; 6. Pouderoux-Quincieu, 141,550 ; 7. Causse-Hunt, 149,440 ; 8. Puyoo-Castandet, 153,220 ; 9. Dalfiume-Pechinet, 154,620 ; 10. Gennari-Billeri, 156,790 ; 11. MM. Ortega, 162,050 ; 12. Brethiot-Fourmond, 163,170 ; 13. Bondon-Cotta, 164,980 ; 14. Scopsi-Muller, 465,760 ; 15. Renaldo-Mme Rey-Mottet, 542,610.

DE 751 A 1.500 CMC. — 1. Picard-Farge (Porsche 1.286 cmc. pneus Dunlop), 138,720 ; 2. Butti et Mme, 142,390 ; 3. Orsetti-Mariani, 146,380 ; 4. Collange et Mme, 147,230 ; 5. Guiraud-Cazon, 147,320 ; 6. Viazzi-Condrillier, 149,450 ; 7. Sauter-Rath, 150,050 ; 8. Vequaud-Vadon, 150,450 ; 9. Boucher et Mme, 152,420 ; 10. Latune-Lesur, 153,710 ; 11. Costa-Servole, 157,760 ; 12. M. et M. Goux, 158,380 ; 13. Faure-Duvacher, 158,610 ; 14. Clermont-Esmery, 161,310 ; 15. G. et G. Strack, 164,770 ; 16. Mme et Mlle Hammersley, 165,720 ; 17. De Régibus-Estachy, 167,410 ; 18. Colucci-Marsan, 167,700 ; 19. R. et C. Loevenbruck, 167,750 ; 20. Lebas-Faustin, 167,760 ; 21. Mmes Boeswillwald et Gordine, 181,570 ; 22. Gaffet-Peulabeuf, 188,230 ; 23. Mmes Pochon-Mazade, 189 ; 24. Berger-Davidson, 194,120 ; 25. Angelvin et Mme, 202,700 ; 26. Morice-Despalangue, 204,620 ; 27. Daniel-Lavergne, 223,770 ; 28. A. et J. d'Oliviera, 269,880 ; 29. Fiastre-Leblanc, 290,880 ; 30. Ferid-Chêne, 452,320.

AU-DESSOUS DE 750 CMC. — 1. Sandt et Mme (Renault Kléber-Colombes), 149,350 ; 2. Landon-Moser, 153,020 ; 3. Redele-Hammersley, 153,650 ; 4. Bateau-Stempert, 165,090 ; 5. Guyot et Mme, 165,680 ; 6. Arnaud-Yatta, 166,280 ; 7. Touya-Déramond, 167,890 ; 8. MM. Clarou, 169,950 ; 9. Claude-Clause, 172,970 ; 10. Robert et Mme, 177,990 ; 11. Crestot-Laromche, 179,290 ; 12. Vernet-Pairard, 184,620 ; 13. Soulary-Campion, 186,900 ; 14. Renault-Mme Tainier, 191,160 ; 15. Leblanc-Louis, 191,260 ; 16. Vicens-Guérin, 207,490 ; 17. Prieur-Jouault, 208,080 ; 18. Seignard et Mme, 211,910 ; 19. Vigneron-Schlegel, 234,670 ; 20. Goria-Tonsi, 451,240 ; 21. Fabre-Mlle Guilhaume, 532,040 ; 22. De Courcel-Allegret, 538,410 ; 23. Ferret-Takahira, 918,660.

PÉTROLE ET PÈLERINAGE

OU LES 2 RICHESSES DE L'ARABIE SÉOUDITE

Nous avons souvent parlé de l'Arabie Séoudite ; mais plutôt à propos du TAPline et de l'Aramco, que des personnages et du royaume des Mille-et-une Nuits !... Parlons un peu aujourd'hui de son histoire et de son économie, de ses coutumes et de ses mœurs, et parlons de son roi prestigieux : IBN SEOUD !

ILLUSTRATION DE J. MATGÉ

ABDUL AZIZ IBN ABDUL RAHMAN AL FAISAL AL SAUD... est le nom entier du Roi !... Aussi son peuple l'appelle-t-il plus familièrement « Abdul Aziz » et les étrangers « Ibn Séoud » !

Son histoire est un roman de chevalerie, une chevauchée fantastique ! Elle commence par l'image d'une cinquantaine de conquérants entraînés par un certain Abdul Aziz et se termine par la magnificence d'un roi et le bonheur d'un peuple, sans oublier un siège à l'organisation des Nations Unies !...

Mais, reportons-nous cinquante années en arrière... Ibn Séoud ne songe pas alors à ce fabuleux destin ! Il vit à l'époque, dans un petit appartement, aux pièces insalubres, aux fenêtres sans vitres, où il supporte l'humiliation de l'exil et le regret d'un trône ; car Abdul Aziz descendant d'une des plus anciennes dynasties de l'Arabie, est fils d'un roitelet arabe chassé de sa capitale, Ryadh, à la suite d'une trahison dont il fut la victime. Il veut reconquérir Ryadh et le Nejd de ses pères ; l'usurpateur se nomme Rashid... Aussi, dès qu'il apprend le voyage de son rival dans le nord, il s'élance, suivi par cinquante compagnons, dans les sables du Hasa...

Les conquérants dorment le jour à l'ombre des palmeraies ; la nuit tombée, ils avalent une poignée de dattes et du lait de chamelle, puis sautent sur leurs montures à l'assaut du Ryadh.

Aux portes de la capitale, Abdul escalade les remparts en compagnie de six hommes ; au petit jour, ils ont capturé le fort, tué le gouverneur et fait la garnison prisonnière !... Dans la journée, ils parcourent les rues annonçant à grands cris le retour du souverain, et, dès le lendemain, Ibn Séoud se trouve à la tête d'une véritable petite armée de partisans qui agrandit déjà son domaine, tout en affirmant son pouvoir. Mais, il n'ignore pas que l'idée d'une dynastie échappe à ces nomades dont les seuls maîtres ne sont encore que la pluie ou le soleil. Ibn Séoud n'a qu'un but : recréer une nation arabe, et comprend que seuls les sentiments religieux pourront l'aider dans sa tâche et surtout à recruter des bonnes volontés ; aussi évoque-t-il Mahomet promettant son paradis à ceux qui sauront le mériter en instituant « les frères unis en Dieu » ou Ikwans. Ainsi les nomades qui pillaient les villages deviennent-ils des soldats, mieux encore des « apôtres », et pendant quinze ans, Abdul va se battre à leur tête, gagner des batailles, ou les perdre ; mais jamais les défaites ne diminuent son ambition.

Il profite même des « replis » pour établir des lois administratives, et un pouvoir judiciaire qui réglementera les querelles de ses sujets.

A la première guerre mondiale... Ibn Séoud qui règne en maître sur l'Arabie centrale, inquiète les Turcs et les Anglais.

Sa Majesté ABDUL AZIZ IBN RAHMAN AL FAISAL AL SAUD ou plus simplement IBN SÉOUD, le roi au fabuleux destin.

Les Turcs craignent une invasion de Damas, et les Anglais pensent que le roi pourrait menacer les pétroles de l'Anglo-Persian. Le Sultan turc commence l'attaque, au désavantage d'Ibn Séoud ; les tribus Chammars commandées par Rashid, le vieil ennemi d'Abdul Aziz, l'emportent lors des premières rencontres, mais les Anglais, qui leur sont alliés, les abandonnent au profit d'Hussein, le Chérif de La Mecque, qui trame une révolte contre les Turcs. En 1917, la situation change de face : Rashid a été tué, les Chammars sont en déroute et le grand vainqueur Ibn Séoud dirige son ambition vers Le Hedjaz et les Lieux saints. En effet, ses troupes ont combattu pour le triomphe de la vraie religion, et le couronnement de leurs sacrifices ne peut être que la reprise de la Sainte Kaaba et du tombeau du prophète. C'est bien ce qui inquiète le Bureau Arabe Britannique qui, utilisant les troupes d'Hussein pour combattre les Turcs, ne tient pas à ce qu'elles soient prises à revers par un ennemi non prévu au programme ! Le Bureau dépêche donc un émissaire auprès d'Ibn Séoud pour l'assurer des bonnes intentions de l'Angleterre, à la condition qu'il se tienne tranquille. Ibn Séoud accepte mais, après la victoire des Anglais, s'aperçoit que l'ancienne ceinture ottomane est devenue une ceinture britannique. A la Mecque, Hussein se proclame « Roi des Arabes » !...

C'en est trop pour Ibn Séoud qui « enfourche son chameau » une fois de plus et envahit le Hedjaz à la tête de ses « frères unis en Dieu »...

Et c'est ainsi qu'un an plus tard le royaume Séoudite était constitué, tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Les richesses fabuleuses dont rêve depuis toujours Ibn Séoud, où se trouvent-elles ? Comment faire jaillir des sables un empire millénaire mais aujourd'hui disparu ? Comment construire sur ce qui n'est peut-être qu'un mirage dans l'esprit du Roi ?

L'Arabie, autrefois, était couverte de prairies et de forêts ; des ruisseaux couraient dans les champs et, dans le ciel, chantaient des oiseaux... mais, ceci, à l'ère primaire ! Elle n'est plus aujourd'hui qu'une étendue de sable sur un socle d'argile.

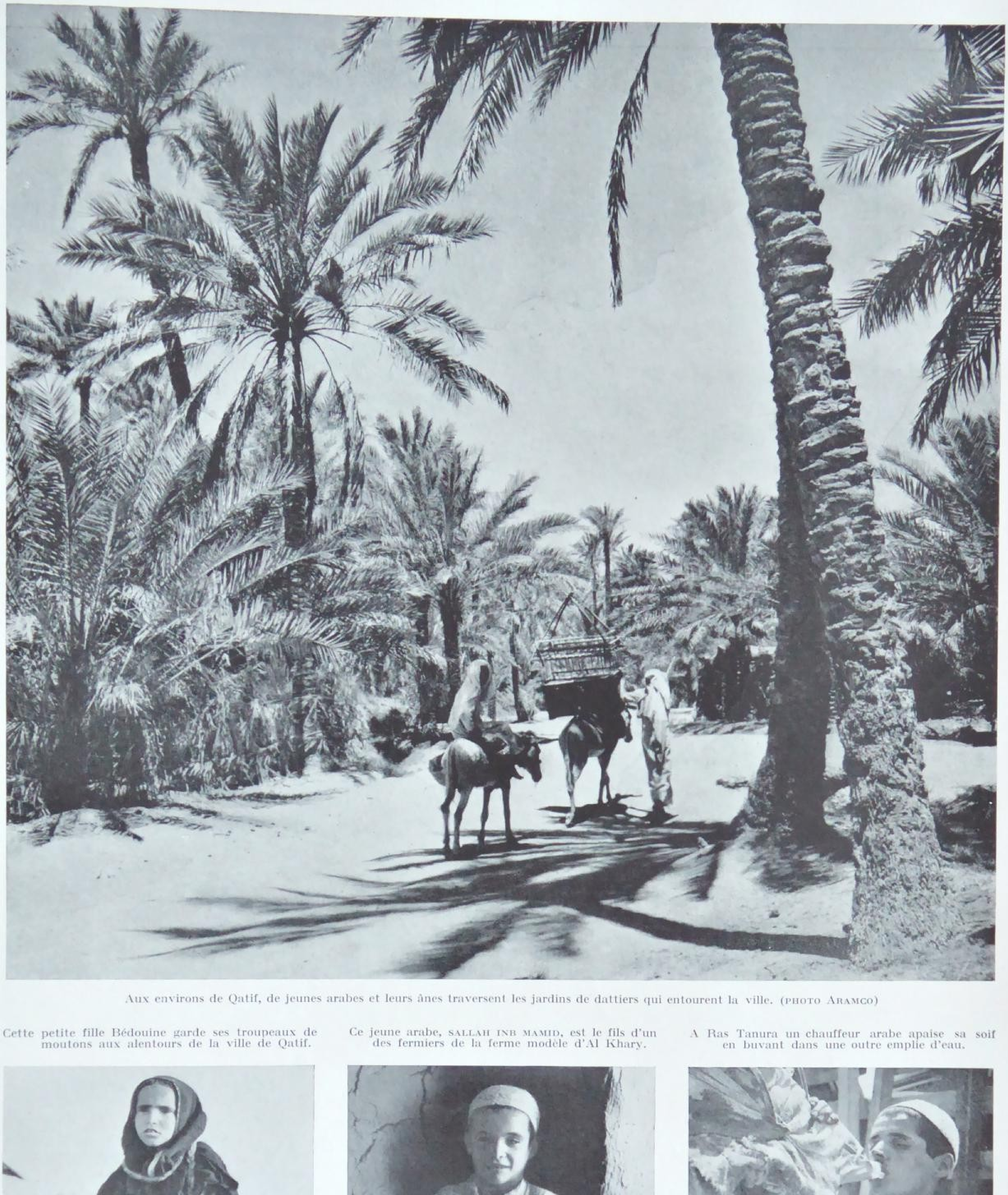
Ibn Séoud est maître absolu !... maître d'un empire ! mais d'un empire stérile. La seule ressource est le pèlerinage. Les croyants viennent de l'Atlas marocain, des Comores ou des Philippines et restent parfois de quinze jours à trois mois sur la côte occidentale où ils abandonnent fréquemment toutes leurs économies. Le Roi encourage et développe au maximum ce genre de « Tourisme » ; malheureusement la crise mondiale de 1930 fait que les visiteurs sont de plus en plus rares. Ibn Séoud, confiant en sa foi, espère toujours des jours moins sombres.

Peut-on écrire que le miracle se réalise sous la forme d'un « permis de recherche de pétrole » qu'une société américaine sollicite ? Cette affaire remontait à 1922, alors qu'un major australien du nom de Frank Homes, venu à Bahrein pour y trouver de l'eau douce y avait flairé de l' « or noir ». Ibn Séoud pense qu'il n'a rien à perdre et tout à gagner dans cette entente avec l'occident, même si les recherches n'aboutissent pas, et accepte.

Cette signature vaut au roi de gagner aujourd'hui cent millions de dollars par an !...

Un peu de géographie... nous aidera à bien comprendre le royaume d'Ibn Séoud. L'Arabie Séoudite dont la superficie est d'environ 2 millions de kilomètres carrés comporte quatre provinces : la première est le *Hedjaz*, berceau de la religion Musulmane, composée d'une large plaine qui va de la Mer Rouge au Golfe d'Acabajet et d'une chaîne de montagnes à l'intérieur du pays. La seconde est l'Asir qui débute au sud de l'Hedjaz pour finir au royaume du Yémen et possède une plaine flanquée, le long de la côte, de groupes montagneux. La *Nedj* est la troisième province ; elle est constituée, en partie, par un plateau incliné vers l'Est, qui devient, vers le Sud, une région désertique (on l'appelle la région vide) et vers le Nord un désert semblable à la grande Nefoud où l'on rencontre des dunes de sable comme seul paysage. La quatrième enfin est l'*Hasa*. C'est la plus importante : elle s'étend vers l'est du Nejd au Golfe Persique ; au sud, elle rejoint « la région vide ». La surface est composée de sable, de plaines, de graviers, de vallées érodées et de collines désertes mais le sous-sol, fait de roches sédimentaires, est riche et recèle les gisements pétrolifères.

L'Hasa est donc la province vedette



Aux environs de Qatif, de jeunes arabes et leurs ânes traversent les jardins de dattiers qui entourent la ville. (PHOTO ARAMCO)

Cette petite fille Bédouine garde ses troupeaux de moutons aux alentours de la ville de Qatif.

(PHOTO ARAMCO)

Ce jeune arabe, SALLAH INB MAMID, est le fils d'un des fermiers de la ferme modèle d'Al Khary.

A Ras Tanura un chauffeur arabe apaise sa soif en buvant dans une outre emplie d'eau.

Le Royaume d'Ibn Séoud

de l'Arabie Séoudite au point de vue économique, car elle abrite dans la principauté de Kuwaït les champs pétrolifères sans doute les plus riches du monde.

C'est la grande chance du royaume d'Ibn Séoud de posséder un sous-sol d'une telle richesse, sinon il eût été obligé de se contenter des pèlerinages pour s'assurer quelques revenus. Le sol par lui-même ne suffit pas en effet aux besoins des habitants. Les chutes de pluie sont si rares que le pays ne compte ni rivières permanentes, ni ruisseaux, et l'eau disponible provient uniquement de sources, de puits et de citernes. Si le climat est modérément chaud en hiver, bien qu'il gèle parfois la nuit, il fait, en été, une chaleur torride. De plus, un vent violent, le « shmal », soulève des nuages de poussière et de sable ! Quel que soit l'endroit où l'on se trouve dans le désert, la vie devient alors très pénible et l'on peut être certain par surcroît d'être infesté de mouches.

Dans ces conditions, il ne peut évidemment pas exister de grandes cultures : le principal produit agricole est la datte dont on rencontre de nombreuses variétés ; vient ensuite le millet. Le blé, autrefois cultivé, a été remplacé par le riz qui est importé. Malgré le climat, on cultive dans certaines régions différentes sortes de fruits et de légumes ; mais en très faibles quantités.

Quel peut être l'espoir des agriculteurs ? — Ibn Séoud favorise depuis toujours le développement des centres agricoles et, ces dernières années, aidé par l'Arabian American Oil Co. (Aramco) et le gouvernement américain, il a tenté d'appliquer les méthodes agricoles les plus modernes — la plus remarquable de ces expériences est la ferme modèle d'Al-Khary, non loin de Ryadh, où plusieurs centaines d'hectares sont cultivés. De puissantes pompes électriques amènent l'eau des puits, pour l'irrigation des

champs où le blé, les haricots, les tomates, les concombres poussent en abondance.

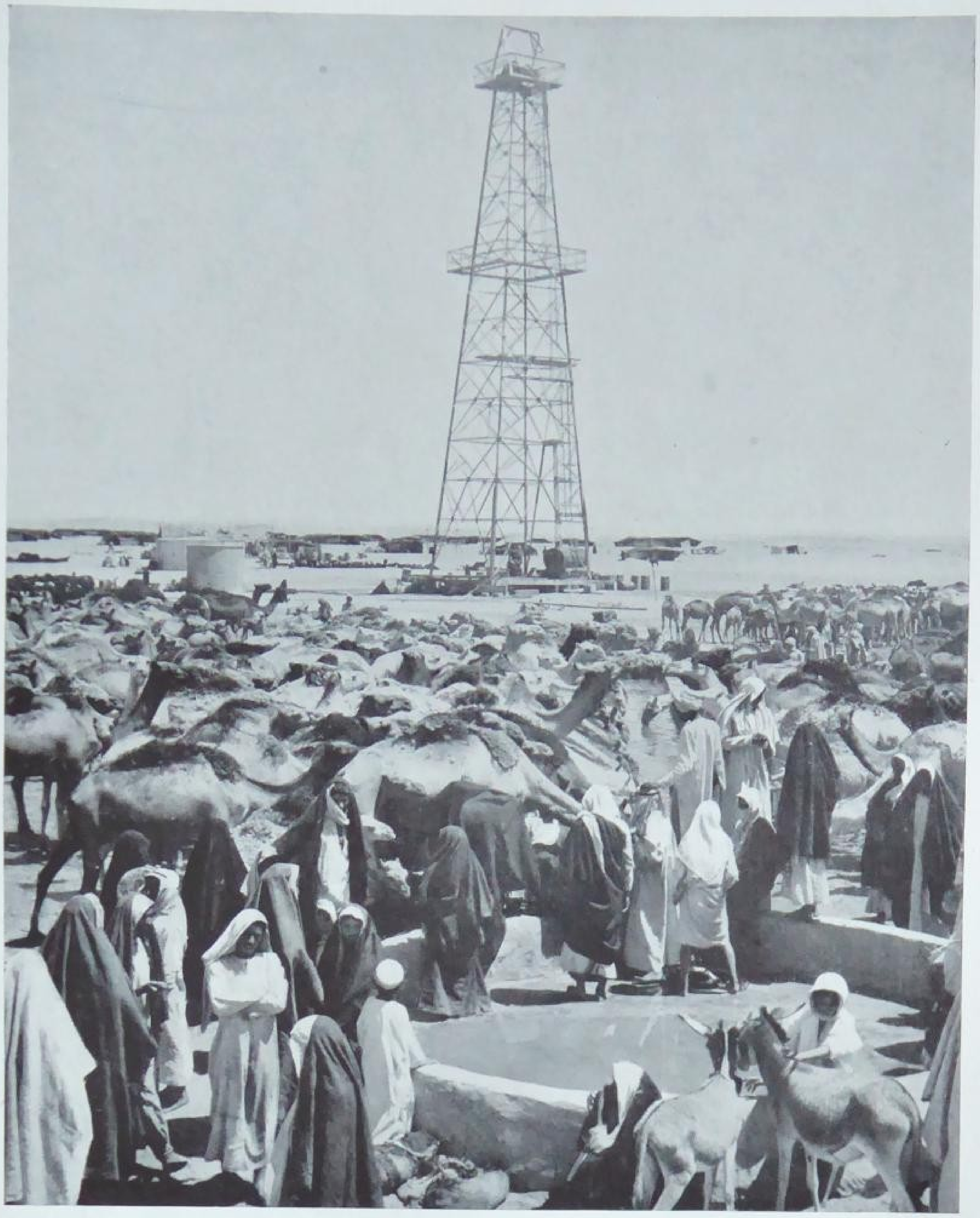
Il est hors de doute qu'un avenir brillant peut s'ouvrir pour les agriculteurs par la mécanisation, mais c'est là un plan de longue haleine qu'Ibn Séoud favorisera comme il le fait déjà, avec son dynamisme de conquérant.

Quant à l'élevage... l'animal le plus répandu demeure le dromadaire qui fournit le lait, la viande, et est utilisé en même temps comme moyen de transport. Ensuite vient le mouton. Tout grand repas, en effet, se doit de comprendre un mouton rôti servi sur un plateau de riz. (A ce sujet, précisons que les Arabes utilisent leurs doigts pour manger, sans oublier toutefois de mettre couteaux et fourchettes à la disposition des convives... L'usage des doigts est toujours en vogue chez la plupart des Arabes, mais les bonnes manières n'autorisent que l'usage des trois premiers doigts de la main droite.) Les dattes et le lait s'ajoutent au mouton pour compléter le repas ; lait de chamelle ou de chèvre avec lequel on fait le fromage. Des moutons, les Arabes tirent aussi la graisse qu'ils utilisent pour la cuisine, et la laine qu'ils tissent pour en faire des manteaux et des costumes. Les chèvres occupent la troisième place ; elles fournissent le poil qui permet de confectionner les fameuses tentes noires d'Arabie. Vaches, poules et chevaux complètent le cheptel. On ne compte pas le porc — viande interdite. Comme dans tous les autres pays, les ânes sont des bêtes de trait et de souffrance que les Arabes utilisent pour actionner les norias ; les puits profonds sont de plus en plus fréquemment actionnés par des pompes à moteur. Dans les quatre provinces, on rencontre certains ânes dont les pattes sont peintes en ocre, ce qui signifie que leurs propriétaires ont effectué avec eux un pèlerinage à la ville sainte de La Mecque. Au temps où la guerre était chose fréquente, les chevaux étaient très appréciés, mais aujourd'hui leur élevage est restreint.

Par ailleurs, la production agricole est à peu près nulle. Les essais d'exploitation par la mécanisation ont démontré qu'on pouvait tirer du terrain plus de ressources qu'on ne le pensait et qu'un effort sérieux serait rentable en ce domaine ; quoi qu'il en soit, dans l'état actuel de son économie, l'Arabie est tributaire de l'étranger, non seulement pour les produits industriels mais pour les produits agricoles.

A ce côté économique de l'Arabie Séoudite... nos lecteurs nous pardonneront d'ajouter encore un petit chapitre avant de retrouver la vie proprement dite des Arabes, leurs coutumes et leurs

A gauche : Mécaniciens-arabes dans un atelier de l'Aramco. *A droite, de haut en bas :* A part les costumes nous pourrions nous croire dans la plaine de Beauce ! (PHOTO ESSO-CORSINI). — Ibn Séoud a encouragé la motorisation : les tracteurs sont de plus en plus nombreux (PHOTO ARAMCO). — Le travail aux champs a le même aspect que partout ailleurs. Ici les Arabes fertilisent leur sol (PHOTO ESSO-CORSINI).



Ci-dessus : Shéhérazade 1951 ! Cette photographie n'exprime-t-elle pas toute l'Arabie Séoudite ?... un derrick et... des chameaux !... *Ci-dessous :* A l'Aramco : les Arabes attendent le moment de toucher leur salaire (PHOTOS ARAMCO).

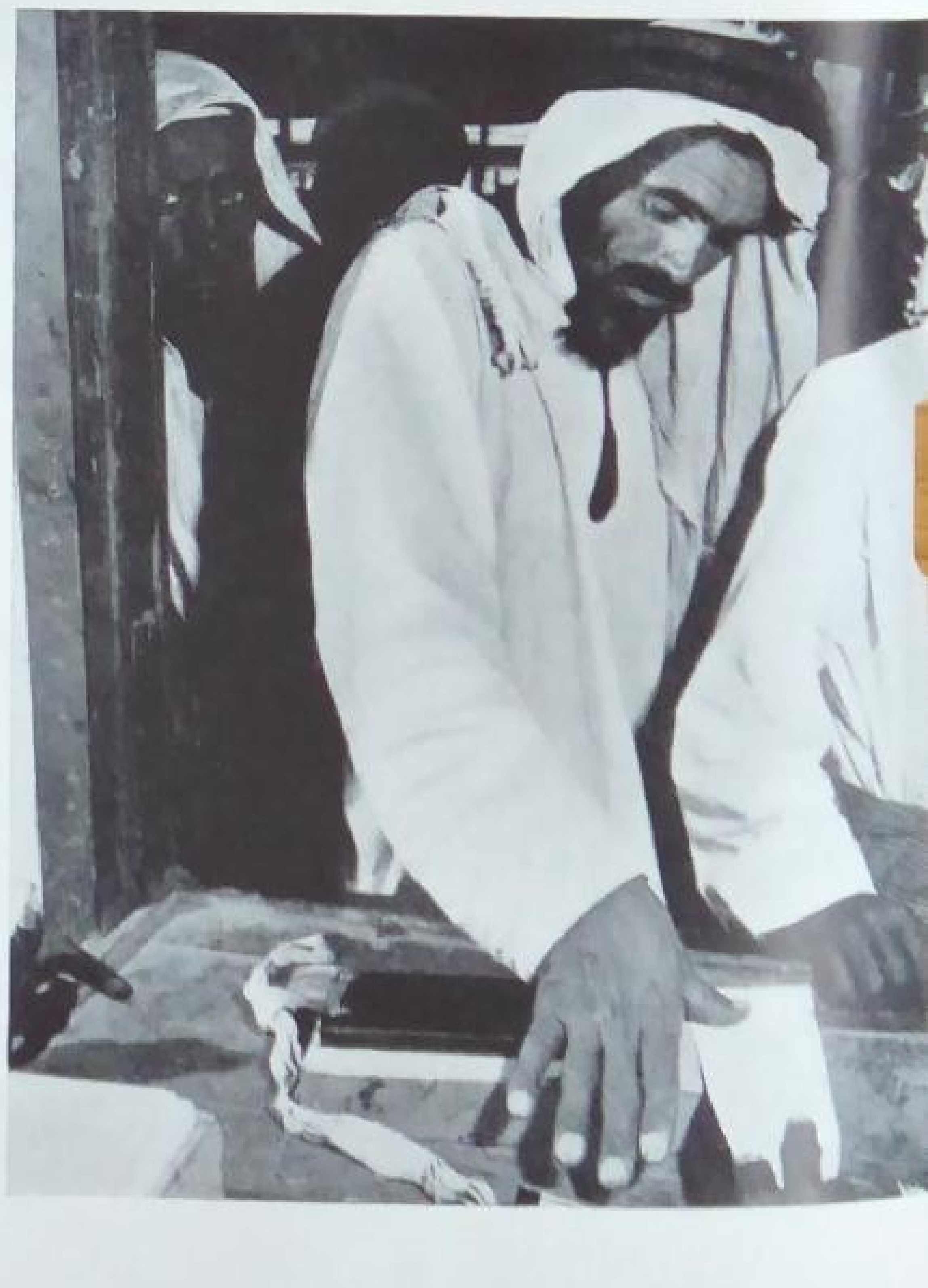
mœurs. Ce qui frappe le plus dans les différentes études publiées sur le royaume d'Ibn Séoud est la place occupée par le développement économique. On a dit du roi qu'il avait un pied dans le VIIe siècle, l'autre dans le XXXe, et cette phrase nous aide à comprendre pourquoi le peuple reste fidèle aux coutumes anciennes tout en adoptant, sans grand étonnement et avec une aisance parfaite, la radio, le téléphone, les autos et les avions... En effet, sauf dans le désert des Bédouins, l'automobile a presque partout remplacé le chameau ; l'avion est utilisé chaque jour pour les longs voyages et l'on apprend couramment aux Arabes les métiers de pilote et de mécanicien. L'Arabie Séoudite est un terrain idéal pour l'installation des aérodromes ; des pistes d'envol bétonnées ont été construites çà et là pour faciliter les évolutions des avions de transport et de tourisme, et l'on dit que la plus grande partie du pays ne sera bientôt plus qu'un vaste aérodrome.

Il est d'ailleurs assez curieux de survoler cet empire du sable ; l'avion semble fixé dans l'air ; il s'en dégage une impression d'éternité. A peine aperçoit-on parfois un troupeau, une caravane, une oasis...

Les chemins de fer eux aussi se développent. La première ligne fut établie dans le Hasa et relie Médina à Jordan ; la deuxième, en cours de construction, reliera le port de Dammam, sur le golfe Persique, à Ryadh.

En ce qui concerne l'automobile, notons que les premières voitures ont été introduites en 1925 ; on y rencontre aujourd'hui toutes les marques, mais, malgré les « ressources pétrolières du Moyen-Orient » l'automobiliste doit transporter son propre carburant s'il effectue un long voyage, car les stations service sont encore assez rares dans le désert !...

Quant aux routes, elles sont inexis-



tantes ; seul, un réseau de pistes relie villes et villages. Notons toutefois que les automobilistes sont moins tributaires que nous des bonnes routes. Les Arabes, « les hommes du pétrole » et les équipes d'entrepreneurs utilisent en effet des camions à roues indépendantes munies de pneus ballons gonflés à faible pression qui leur permettent de se déplacer aussi bien dans les plaines désertiques et caillouteuses que dans les dunes de sable.

Royaume des villages... l'Arabie Séoudite compte très peu de villes importantes. Citons les principales avant de clore ce petit cours de géographie. Elles y ont leur place car pour elles aussi le progrès se développe d'une façon considérable. La plus célèbre est *La Mecque*, lieu de naissance du prophète Mahomet et but de pèlerinage des Musulmans du monde entier (seuls les Musulmans ont le droit de pénéterer dans La Mecque). Deux autres villes les attirent cependant : Médina où se trouve le tombeau de Mahomet et Taïf où il vécut quelque temps. Ces trois villes sont situées dans le Hedjaz, ainsi que Djedda sur la Mer Rouge, principale porte de l'Arabie Séoudite et point d'accès de La Mecque. A Djedda, capitale commerciale et diplomatique, sont installés les bureaux des entreprises étrangères et les représentants des gouvernements étrangers. A l'époque des guerres, la ville était entourée d'une enceinte qui protégeait les habitants contre d'éventuelles attaques ; devenue inutile, le roi la fit détruire par une société américaine qui accomplit ce travail à la dynamite et en utilisant des bulldozers ! Cette démolition des remparts entre directement dans le plan de modernisation qui comprend encore la construction d'un aérodrome, d'une jetée et le pavage des rues.

Ryadh, qu'avait tant voulu reconquérir Ibn Séoud, est la véritable capitale ; capitale des palais et des parcs, contraste pittoresque entre le style médiéval et les constructions modernes. Autrefois, si peu d'étrangers avaient visité Ryadh, aujourd'hui, beaucoup d'américains y vivent en permanence. Des ingénieurs et des entrepreneurs installent une centrale électrique moderne, approfondissent les puits, construisent des routes et aménagent les pistes d'envol d'un aérodrome.

Bien différentes sont les agglomérations de Dhahran, Ras-Tanura, Abquaiq et Ras Misha'ab établies sur le golfe Persique ou à proximité de la côte. Dhahran, la plus ancienne, n'a pourtant qu'une cinquantaine d'années. Elle est construite d'une façon bien ordonnée avec ses rues et ses trottoirs, ses pelouses et ses haies derrière lesquelles apparaissent, élégantes, les villas réservées aux familles des Américains. Les célibataires, moins heureux, vivent dans des dortoirs ! Dhahran est une véritable cité moderne et bien organisée ; on y trouve : commissariat, poste, club, cinéma, piscine, tennis, etc. On y vit très bien se plaisent à reconnaître ceux qui y séjournent. Abquaiq, au sud-ouest, au centre de la région pétrolifère, lui ressemble à une échelle moindre : quant à Ras-Tanura, au nord de Dhahran, c'est le point de chargement des pétroliers et son aspect ne peut être aussi élégant. C'est un port ; il n'a pas le même charme ; le grand centre de raffinage est installé à Ras Misha'ab, principal centre d'approvisionnement pour la construction du

Ce Bédouin, que nous voyons ici en compagnie d'un de ses fils, travaille à l'Aramco comme veilleur de nuit. Il habite toujours dans le désert, près d'Abquaiq, et vit sous la tente avec sa femme et ses enfants.

Tapline, et petite ville munie de tout le confort moderne.

Ainsi se présentent à nous, brièvement énumérées, les cités de l'Arabie Séoudite un bungalow, une Ford devant la porte, une servante noire qui surveille les enfants jouant sur la pelouse, et des rues qui font penser davantage aux banlieues des villes du Texas qu'au décor légendaire des Mille et une Nuits !

« **Toutes les essences de l'Arabie**... n'arriveront pas à parfumer cette petite main. » Ainsi parle Lady Macbeth, leurs parfums sont pourtant pénétrants !... Mais il faut croire que les Arabes n'en sont pas « imbibés » au point d'abandonner leurs coutumes, le respect de leurs rites, et, en conservant leur façon de vivre et de penser, ils font tout le pittoresque de l'Arabie Séoudite...

Ils conduisent des autos, pilotent des avions, forent des puits de pétrole ou installent des centrales électriques mais se livrent encore à la cérémonie solennelle de la prière qui a lieu pour eux au coucher du soleil. A cette heure, ils tournent leurs regards vers La Mecque attendant que le disque de feu se pose sur la Mer Rouge. Toute la vie est réglée sur le soleil : il est l'horloge parlante — quand il se couche il est 6 heures et chacun règle sa montre. Dans les villes, les policiers — pardon, les auxiliaires de Dieu — crient : Sallât ! Sallât ! la prière, et ils frappent les étalages de leurs badines pour rappeler aux fidèles les dévotions du couchant. La vie s'arrête : on laisse là les conversations, les achats ; les boutiques ferment, les cafés se vident et l'on se dirige vers la mosquée la plus proche. Si certains commerçants n'ont pas le temps de ranger leurs marchandises, ils les abandonnent. Il n'y a d'ailleurs aucun risque de pillage. S'il y avait des voleurs ne seraient-ils pas eux aussi à la Mosquée ? Mais le vol n'est pas dans les mœurs des Séoudiens. La justice est trop sévère. Si un voleur est pris, n'eût-il volé qu'un morceau de sucre, on lui coupe la main droite puis on cicatrise la blessure à l'huile bouillante. Il est libre ensuite de recommencer. Le bourreau qui désarticule le poignet avec son canif

A gauche : " Jour de Paye ". Les Arabes Séoudiens signent leur reçu en y laissant leurs empreintes digitales. *A droite :* La chambre d'un Ingénieur américain à Dahran (PHOTOS ARAMCO).

IBN SÉOUD et son fils SAUL AL SAUM, qui lui succédera, devant leur palais de Ryadh (PHOTO ARAMCO).

est souvent le boucher de la ville ; quant au justicier qui coupe les têtes des assassins condamnés pour crime passionnel — le seul existant — c'est le coiffeur !... Etre bourreau est un grand honneur, comme être juge des Prudhommes en France, un honneur très recherché par les meilleurs wahabites !...

Mais qu'est-ce donc exactement que le wahabisme ? — Ce n'est pas une secte, mais une doctrine, professant que la seule religion est celle de Mahomet. Elle interdit l'alcool, le tabac, les jeux de hasard, le cinéma, la danse et même le théâtre, réprouve toute idolâtrie et met le fidèle en face de ses responsabilités. Ainsi, si vous n'êtes pas en mesure d'entretenir une famille, on vous refuse le mariage, mais, si vous en avez les moyens, on vous interdit le célibat ; libre à vous, si vous avez la fortune nécessaire, de prendre plusieurs femmes, mais peu d'arabes peuvent se permettre cette dépense. Notons à ce sujet que les épouses ont conservé la coutume de se voiler le visage lorsqu'elles paraissent en public.

Pour les étrangers, la vie en Arabie Séoudite est un voyage dans le temps ; voyage étrange où le technicien du pétrole se mêle au bourreau-coiffeur, où le building côtoie le souk, où la musique de jazz s'oppose à celle des marchands...

Revenons à Ibn Séoud..., le roi au destin fabuleux, le chef suprême considéré comme un père par son peuple. Ibn Séoud ne connaît d'autre limitation à son autorité que celle qui lui est imposée par la loi coranique. Il a donc toute liberté en ce qui concerne les dépenses et on lui reconnaît de grandes qualités quant à la direction des affaires du royaume. Seules les ressources provenant des impôts et des douanes restent minimes sans doute du fait d'une administration encore incomplètement mise en place. Le souverain est aidé dans sa tâche par des ministres qui font plutôt office d'intendants chargés chacun de la gestion d'un domaine d'affaires bien déterminé. Il n'y a pas d'administration et par suite pas de budget ; chaque ministre présente au roi ses projets et ses dépenses qui sont approuvés ou modifiés en fonction de la situation de la caisse gouvernementale. Le royaume vit au jour le jour : la liquidation des dépenses, l'établissement et le paiement des traitements, soldes et pensions accusent parfois des retards importants, trois mois et plus mais aucun fonctionnaire ne s'en inquiète car, en dehors des émoluments mensuels, la charge comporte des avantages qui permettent d'attendre le traitement. Le ministre des Finances est un personnage de haute importance, mais plus encore son conseiller financier, car il a pour rôle de toujours tenir de l'argent à la disposition du roi et l'on peut dire que les dépenses de la Cour absorbent une large part des revenus gouvernementaux. Aucune tentative n'a réussi jusqu'à ce jour à les freiner ! Il faut préciser que le roi Ibn Séoud a, dit-on, quatre-vingts fils vivants dont les âges s'échelonnent entre 15 et 50 ans et que leurs dépenses sont somptuaires !...

Le luxe de leurs palais et le nombre d'automobiles dont ils disposent sont, paraît-il, impressionnants !

Cet état de choses entraîne pour le royaume les périodes de prospérité et de décadence. De 1946 à 1948 en effet, les revenus du pétrole et des pèlerinages sont allés croissant et le gouvernement avait considérablement accru le volume de ses achats à l'étranger par l'acquisition d'articles de luxe pour la cour et les riches commerçants ou de matériel d'équipement pour le pays. Les affaires prospéraient. Les marchands Séoudiens qui avaient servi d'intermédiaires pour ces achats investissaient leurs bénéfices dans la construction d'immeubles et d'installations de petites industries ; c'est ainsi que Djeddah fut munie d'entrepôts frigorifiques pour la conservation des denrées alimentaires et que les banques ont augmenté le chiffre de leurs affaires.

Mais, en 1949, les débouchés mondiaux du pétrole commencèrent à accuser un fléchissement ; l'Aramco réduit sa production et les recettes s'en ressentent... D'autre part, le nombre des pèlerins est plus réduit que l'année précédente. Comme la Cour se livre toujours à ses achats, l'Arabie Séoudite connaît une crise financière assez grave...

Aujourd'hui, l'Aramco exporte plus de pétrole et la situation se rétablit ; le pays peut poursuivre ses efforts vers le progrès et l'amélioration des conditions d'existence de ses habitants. Plus que jamais, les anciens Bédouins apprennent des métiers qui leur étaient inconnus et l'Aramco, par la mise en route de ses écoles d'apprentissage, forme des techniciens du raffinage, des sondeurs, des

foreurs, des chauffeurs de camions, des conducteurs de tracteurs, des commis de bureau, etc. Quinze mille Arabes environ sont employés par l'Aramco et l'International Bechtel qui entreprend les constructions pour les sociétés prétrolières et le gouvernement.

Rappelons encore que le développement des ressources pétrolières est l'œuvre de quelques pionniers au nombre desquels on ne peut manquer de citer Karl S. Twichell ; c'est grâce à ses efforts que l'on put en 1933 commencer les prospections. Le pétrole fut découvert en 1934 et le premier puits exploitable commercialement fut foré en 1938.

Depuis lors, une demi-douzaine de très importants gisements ont été découverts assurant une production totale de 27 millions de tonnes pour 1950.

Grâce à ces revenus, le roi peut exécuter les plans qu'il a élaborés afin de développer l'agriculture et l'économie. Au moment où elles entrent dans l'ère moderne, nul doute que les perspectives d'avenir de l'Arabie Séoudite ne soient des plus brillantes.

Ainsi se présente... le royaume des Mille et une Nuits. Sheherazade 1951 ! Il ne disposait autrefois que d'une seule richesse : la piété. Il s'en est découvert une autre : le pétrole. La mauvaise monnaie dit-on, chasse la bonne, peut-on craindre alors pour la foi ?...

Nous répondons : non ! car la foi a pénétré à jamais le cœur des Arabes et le pétrole leur a amené une vie meilleure. Ibn Séoud d'autre part, connaît son peuple ; il l'a construit avec la même foi qu'il a mis à reconquérir Ryadh ou à édifier Ras-Tanura...

Est-ce un symbole ? A la tête de ses cinq millions de sujets, Ibn Séoud apparaît comme un géant (1).

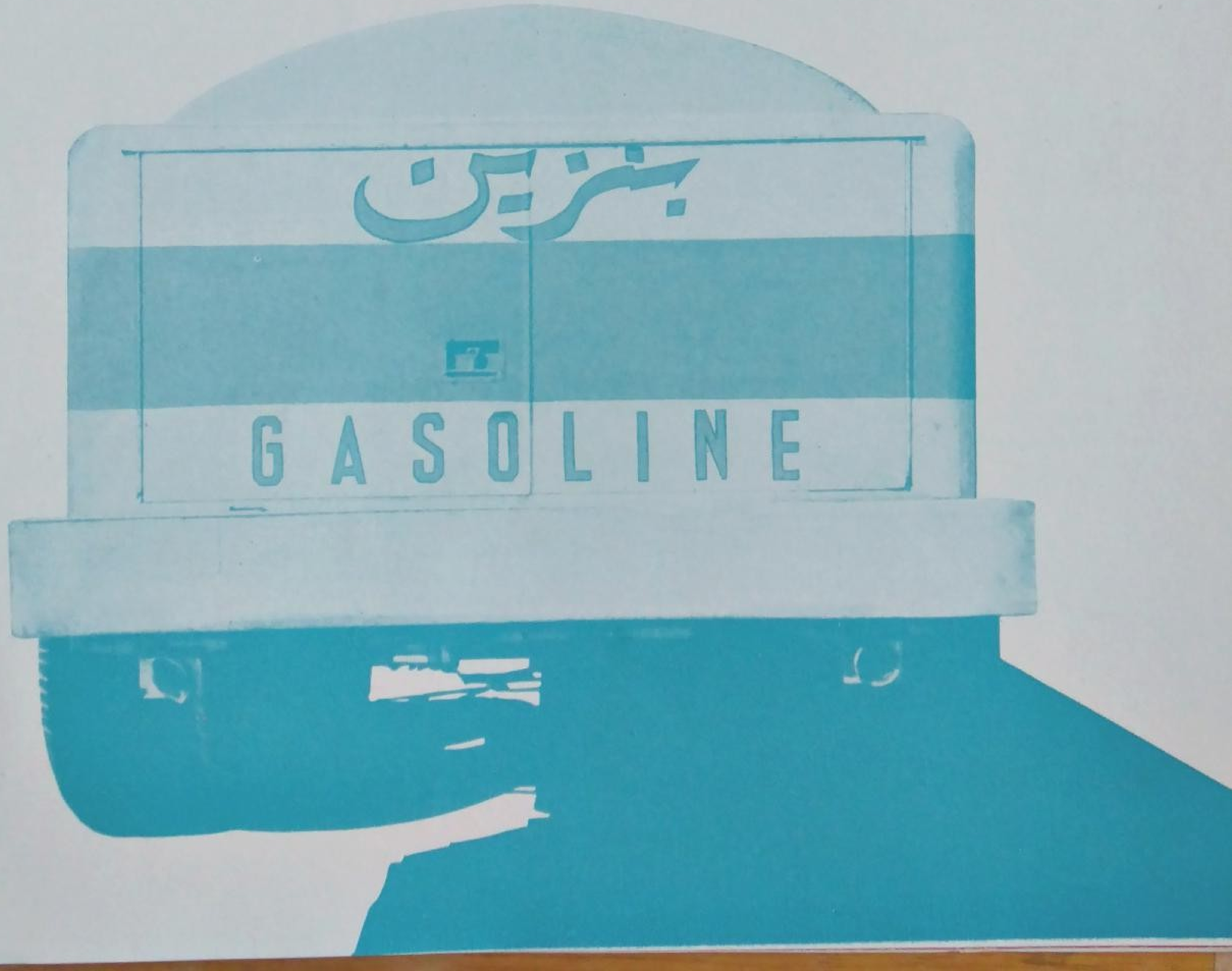
Quel chemin parcouru depuis le petit appartement aux pièces insalubres, aux fenêtres sans vitres, où rêvait un certain Abdul Aziz. Aujourd'hui, quand il sort, il n'enfourche plus le chameau qui lui servait à guerroyer mais il s'installe dans une somptueuse Rolls-Royce qu'il fit spécialement carrosser pour lui. Quand il visite ses provinces, 3.000 personnes l'escortent : ministres, secrétaires, serviteurs... S'il a conservé ses goûts simples de conquérant-guerrier, il offre par contre à ses invités un chameau rôti... farci de moutons !

Le temps des dattes avalées à l'ombre des palmeraies à la veille de reconquérir Ryadh se perd dans le passé... Le Roi Ibn Séoud entre dans la légende...

G. Broyelle.

(1) Les Séoudiens, d'origine sémitique, comptent souvent de nombreux mélanges de races. Leur couleur et leur caractère varient et leur taille est sensiblement inférieure à la nôtre.

N.-B. — Deux régions de l'Arabie Séoudite viennent de prendre une certaine actualité en raison du conflit de l'Anglo-Iranian. Nous voulons dire Kuwait, sur la côte Nord-Ouest du golfe Persique, dont les réserves en pétrole peuvent permettre le maintien de la Home Fleet en Méditerranée, mais aussi l'île de Bahrein dont l'importance est triple avec son pétrole, ses bases stratégiques et aussi ses pêcheurs de perles. L'île a 120.000 habitants. Déjà au XIXe siècle elle était la base centrale de la Compagnie des Indes Orientales qui fut assez forte pour imposer un traité de protectorat à la dynastie arabe : El Khalifa. L'île est sous contrôle britannique depuis 1914. A la production pétrolière de Bahrein s'ajoute celle des gisements d'Arabie : Abquaiq, Damman et Qatif, ces derniers sous contrôle américain. Un pipe-line réunit ces derniers à l'île de Bahrein qui tire de cette situation son importance politique et stratégique étant donné le fait que la flotte britannique a une base au nord du golfe Persique : Basra.



VIVENT LES VAC

Comme nous l'avions annoncé dans l'Esso-Revue du mois dernier, nous avons reçu de MM. Lallouette et Beznosink deux intéressantes relations sur l'excursion à Noirmoutier et la Kermesse 51. Nous félicitons vivement les deux moniteurs de la colonie Esso de Saint-Gilles pour leur travail et sommes heureux de publier leurs narrations :

L'EXCURSION DE NOIRMOUTIERS

Le mercredi 1er août, les colons de Saint-Gilles furent éveillés à l'heure inaccoutumée de 6 h. 30. La trompe du réveil provoqua un branle-bas général. Jamais les moniteurs n'avaient vu leurs équipiers se lever si vite, ni se laver avec tant d'ardeur. Le ton des conversations s'échauffa vite et il atteignit son comble lorsque les cars s'arrêtèrent devant les bâtiments fraîchement crépis de la colonie. Avec entrain les colons s'installèrent dans les trois cars qui durant cette journée devaient les transporter de Saint-Gilles à Noirmoutier, de l'Epois à Saint-Jean-des-Monts, les quatre principales étapes de cette belle excursion.

Dans les cars, l'animation était grande. Pour beaucoup, le paysage était nouveau. La ferme vendéenne, basse et d'un seul tenant, entourée d'énormes meules de foin et protégée par d'épaisses haies, peu à peu fit place à la ferme du Marais aux murs de boue, aux toits de chaume. Les vastes horizons découverts succédèrent brutalement aux cultures variées du bocage et les enfants contemplèrent alors au milieu des immenses prés salés, si fameux pour leur beurre, quelques vieux moulins qui se dressaient au milieu de cette mélancolique solitude. Mais ni la désolation de ce paysage totalement dépourvu d'arbres, ni quelques petites averses ne réussirent à assombrir les enfants. Pourtant, leurs esprits restaient préoccupés : comment pourrait-on, sans changer de car, passer sur une île ? Il fallut de nombreuses fois expliquer, qu'à marée basse, la mer découvre une large bande de terre sur laquelle les hommes ont réussi à construire une route que régulièrement la marée montante recouvre ; mais, de toute évidence, les petits ne comprenaient pas et ce passage du Goâ leur semblait pour le moins aussi problématique que celui des Alpes pour Scipion. Aussi, lorsque finalement nous nous engageâmes sur le Goâ, avançant lentement sur l'étroite route dallée, entourée d'eau des deux côtés et parsemée de méduses, personne ne fut surpris d'entendre cette naïve question d'un des petits : « Mais alors... ? On passe sur l'eau ! » et il fallut, une fois de plus, expliquer ce qu'était le Gois et devant les faits eux-mêmes, les enfants purent enfin comprendre.

La visite de l'île, qui mesure une quinzaine de kilomètres de long, dura environ trois heures et les colons purent visiter le château-fort et l'église de Noirmoutier. De Barbâtre à Noirmoutier, les enfants se rendirent compte de l'économie assez particulière de l'île, ils regardèrent les prairies où paissaient des vaches, les marais salants où le sel est accumulé en hauts monticules gris, les petits lopins de terre, ou plutôt de sable, où de maigres cultures végètent. Ils remarquèrent particulièrement que les paysans de l'île, comme ceux du Marais, se servent des bouses de vache en

---

KERMESSE 51

14 août 1951... Cette date n'éveille sans doute pas de souvenir précis dans votre esprit. Elle fera, par contre, briller d'un éclat joyeux les yeux des « colons » : c'est en effet la date de la Kermesse et de la fête de notre Colonie.

En ce jour-là, elle avait pris de bon matin un air mystérieux. Des moniteurs affairés déménageaient de l'intérieur couvertures, bancs et tables. Et l'on vit se dresser bientôt des stands qui transformèrent pour un moment la cour de notre colonie en fête à Neu-Neu (miniature).

Le beau temps s'était, lui aussi, mis de la partie et dans le bleu pur du ciel le soleil narguait les quelques pessimistes qui avaient choisi l'intérieur pour dresser leur stand.

On devine sans peine l'excitation des enfants au lever ; les conversations roulaient bon train au petit déjeuner, car chacun devisait ou donnait son avis. Aussi, la trompe du moniteur-chef, annonçant l'ouverture de la kermesse, libérat-elle une meute joyeuse qui eut vite fait de prendre d'assaut les stands. Il faut avouer que les moniteurs firent montre de sérieuses qualités de bonimenteurs ; cela justifie les nombreuses extinctions de voix qu'on eut à signaler par la suite ! Toujours est-il que les enfants se dépensaient totalement, car les amusements ne manquaient pas : boîtes à conserves descendant avec fracas, âne affublé d'une queue pas toujours charitablement placée, sarbacanes, tir au chapeau, pêche à la bougie..., nous sommes obligés d'en passer. Et le coup de trompe final marqua la fin d'un véritable carnage de sucres d'orge !

« Soyez bénis, gens de la cuisine,
« Nous vous devons un vrai festin... »

Quel festin ! Le cuisinier aura bien mérité le triple ban que colons et moniteurs ravis lui battirent à la fin du déjeuner durant lequel tout ce monde avait peine à retenir son excitation qui se traduisait par un bourdonnement difficile à contrôler !

Et l'on ne s'arrêtait pas en si bon chemin ; à peine avait-on eu le temps de se détendre après une matinée si bien remplie, qu'il fallait se lever afin d'assister au plus gros morceau de cette journée : la fête.

Devant un réfectoire qui semblait plus impressionnant que de coutume et où se trouvaient Mme Villetard et les directeurs des autres colonies de Saint-Gilles, petits et grands défilèrent à la joie de tous. Il y en eut vraiment pour tous les goûts, depuis « Le Chalet », mimé par les tout petits, jusqu'au « Martyre de saint Sébastien » joué par les moniteurs. Chorales, chants mimés, sketchs se succédaient avec succès, coupés seulement d'un goûter évidemment fort apprécié des enfants ; certains ayant même une allure comique en essayant de rattraper à gauche le gâteau, mais ne pouvant pas éviter la chute malheureuse de la poire... à droite.

Mais le soleil, qui avait été notre invité d'honneur, commençait à s'éloigner, très rapidement l'horloge sonna l'heure du dîner. Enervement et abattement commençaient à se faire sentir. La colonie perdit bien vite son allure de ruche affairée qu'elle avait eu toute la journée et, dans un grand calme, tout le monde sombra dans un sommeil où devaient certainement se bousculer boîtes à conserves qui tombaient, sucres d'orge et glaces qui adoucissaient encore le repos... »

BEZNOSINK.

ANCES (SUITE)

guise de combustible. Ils virent avec amusement que ces gâteaux étaient mêlés à de la paille et moulés avant de sécher en tas au milieu des champs. Quant à l'église, commencée au XIIe siècle et achevée au XVIe, elle était intérieurement envahie par les échafaudages, ce qui fit regretter à un des « moyens » de ne pas pouvoir tout visiter, car « l'église n'était pas encore finie » ! Après cette rapide vision de la vie historique de l'île, après avoir arpenté le chemin de ronde du fort, la colonie se dispersa par équipes sur la côte où les rochers escarpés qui bordent la plage des Dames offrirent de nombreuses escalades ; puis, ce fut le retour vers le continent, « vers la France », comme glissèrent certains avec des airs de corsaires noirmoutrins, et à la grande joie de tous, on retrouva Valentine au bout du Goâ, Valentine, la camionnette de la colonie qui, en servante fidèle, était venue apporter le déjeuner.

Après un copieux pique-nique, les équipes se rendirent à pied sur le Goâ pour constater la rapidité de la mer qui recouvrait inlassablement la route qu'avait empruntée les cars un moment avant. Les enfants alors comprirent l'utilité des balises qui se dressent à égale distance le long de la route et offrent un asile précaire mais sûr aux piétons ou automobilistes attardés, pris de vitesse par les courants de la marée. Ensuite, le voyage reprit vers le nord jusqu'au port de l'Epois, curieux port établi dans un étroit goulet à un ou deux kilomètres du village lui-même. Nouvel arrêt, nouvelles promenades auprès des sardiniers dont les gréements touffus se détachaient tristement sur le ciel gris ; un vent fort soufflait du large et certains, hésitant d'aller jusqu'au bout de la digue, refusant de lutter contre le vent du large, préférèrent contempler des marins qui triaient des huîtres de Marennes.

A Saint-Jean-de-Monts, la mer était devenue trop dure pour permettre une baignade générale et il fallut, après le goûter, improviser des jeux dans les bois de pins qui font le charme de cette jolie plage au sable fin. Mais les enfants ne furent pas déçus, ils en avaient trop vu, ils étaient las de leur journée et il leur tardait de rentrer dans leurs dortoirs après un bon dîner dont la solennité fut renforcée par la présence des « reporters » de la société qui, avec gentillesse, suivirent la vie de la colonie.

Ainsi, une nouvelle journée s'était écoulée, une de ces journées de soleil et de joie dont le souvenir vient égayer les sombres veillées d'hiver. Les poches bourrées de cailloux ou de coquillages, les yeux éblouis de tant de paysages nouveaux, les enfants sont rentrés dans leur « cdo » en chantant, montrant à chacun qu'on est toujours heureux à la « colo Esso ». Et, de retour à Paris, ils pourront parler de la Vendée dont ils ont traversé le riche terroir agricole et dont ils ont visité les deux plus belles plages de la côte : Noirmoutier et Saint-Jean-de-Monts.

LALLOUETTE.

Les filles ont également fait l'excursion à Noirmoutier. Elles ont été moins gâtées par le temps, puisqu'il a plu une partie de la journée mais la mer étant démontée, elles ont pu jouir sur le Goâ d'un spectacle grandiose. L'eau ayant recouvert légèrement le passage du Goâ, ce fut une « attraction » particulièrement agréable, car on avait l'impression fantastique de rouler sur la mer en voiture, tout en étant en parfaite sécurité, ce qui laissa un profond souvenir aux enfants.

FORMATION PERSONNELLE

Depuis plusieurs années déjà, nombre de Sociétés, parmi lesquelles figure en bonne place la nôtre, ont organisé « sur le tas » des cours de perfectionnement : T.W.I., Cercles d'études, Training technique, etc. Les résultats probants obtenus par cette action ne doivent pas pour autant faire oublier qu'à la base de toute amélioration il y a, avant toute chose, l'effort personnel.

Parmi nos collègues, beaucoup certainement s'imposent un programme de formation et, par des lectures judicieusement choisies, des contacts intéressants, etc., ne perdent aucune occasion de se documenter et d'apprendre. Nous voulons cependant faire une place spéciale à ceux qui, se refusant à admettre l'existence d'une limite d'âge pour user sur un banc leur fond de culotte, suivent régulièrement des cours le soir, et souvent le samedi. Aller ainsi, au sortir du travail, effectuer un nouveau travail au lieu de regagner son foyer représente sans aucun doute une belle somme de courage, surtout lorsqu'il s'agit — comme c'est le cas pour certains d'entre eux — d'hommes mariés et de pères de famille.

La société apporte, comme on le sait, à ses collaborateurs une aide efficace :

— soit en participant aux frais d'études, lorsque celles-ci sont en rapport avec leurs fonctions présentes ou avec celles qu'ils peuvent être appelés à exercer dans un proche avenir ;

— soit en prenant à sa charge l'inscription de certains membres du personnel à des écoles telles que : Ecole d'Organisation Scientifique du Travail, Institut de Soudure, Centre Technique d'Enseignement Ouvrier, Institut du Pétrole, etc. ;

— soit, enfin, en organisant elle-même des cours, comme c'est le cas au Siège Social pour l'étude de la langue anglaise, et à la raffinerie de Port-Jérôme pour l'enseignement de la chimie.

Au cours de l'année scolaire 1950-1951, environ 90 personnes ont entrepris ou poursuivi des études dans les domaines les plus divers : Chimie, Langues étrangères, Organisation scientifique du Travail, Comptabilité, etc. Un certain nombre d'entre elles ont remporté de brillants succès aux examens de fin d'études. Avant de citer leur nom, nous tenons à les féliciter bien vivement. Il s'agit de :

JEAN LEFEBVRE
Ing. au Dépt. Applications Techniques
Reçu à l'examen de fin d'études du Centre de Perfectionnement dans l'Administration des Affaires (Chambre de Commerce de Paris).

PIERRE EMILE FOURNIER
Dépt. Coordination Raff. et Fabrications
A soutenu avec succès sa thèse de Doctorat en droit.

JACQUES GERVAIS
Département Comptabilité
A obtenu le diplôme d'Etudes Supérieures de Sciences Economiques.

JEAN-MARIE AUBIN
Raffinerie de Port-Jérôme
A obtenu le diplôme de Technicien Chimiste.

DANIEL DAVID
BERNARD MARETTE
RENÉ SOREL
de la Raffinerie de Port-Jérôme
Ont obtenu le Certificat du cours « Eléments de Physique » de l'Ecole Universelle.

JACQUES BEAU
Troyes
A obtenu le C.A.P. d'Aide-Comptable.

Mlle MATHIEU
de la Direct. Comptabilité et Finances
S'est classée première à l'examen de fin d'année des cours d'anglais du Siège social.

A Port-Jérôme, ont subi avec succès les examens de Chimiste et d'Aide-Chimiste :

MICHEL ZIMMERMAN

Aide-Chimiste :

RENÉ VIMONT
LUCIEN CHOQUET
RENÉ BEAUDOIN
HUBERT VESSELY
RAYMOND LECROQ
PHILIPPE DELACROIX
MICHEL HAVARD
MICHEL PANLOUP
RENÉ BLONDEAU
JACK TAYLOR
ALFRED GUYOMAR
RAOUL LEMEILLE

Tous les résultats ne sont pas encore connus, mais nous savons que les intéressés ont tous fait montre d'assiduité et de continuité dans l'effort.

SERVIABILITÉ

Un important client de la région parisienne, M. Pierre Moriggia, gérant des Etablissements Schiess, 260 à 264, avenue Aristide-Briand à Pavillons-sous-Bois, nous adresse la lettre suivante :

« Messieurs,

« Je tiens à vous signaler l'obligeance et la complaisance dont a fait preuve M. Godart, monteur de votre Société.

« Ma pompe super-carburant étant tombée en panne le samedi de Pentecôte, je me suis permis d'aller chercher ce monteur à son domicile et de lui demander de venir me dépanner.

« Je dois dire, qu'avec beaucoup de bonne volonté et sans se faire prier, il est venu remettre ma pompe en état et n'a terminé ce dépannage qu'à 2 heures et demie du matin.

« J'ai pu, de la sorte, contenter ma clientèle en super-carburant et débiter plus de 1.000 litres de ce produit, au cours du dimanche de la Pentecôte.

« Je veux vous préciser qu'il a fait ce travail sans accepter aucune rémunération.

« Je vous prie d'agréer, Messieurs, mes bien sincères salutations. »

Cette lettre prouve que le Service « Esso » n'est pas un vain mot et que le personnel de notre Société sait l'appliquer en toute circonstance.

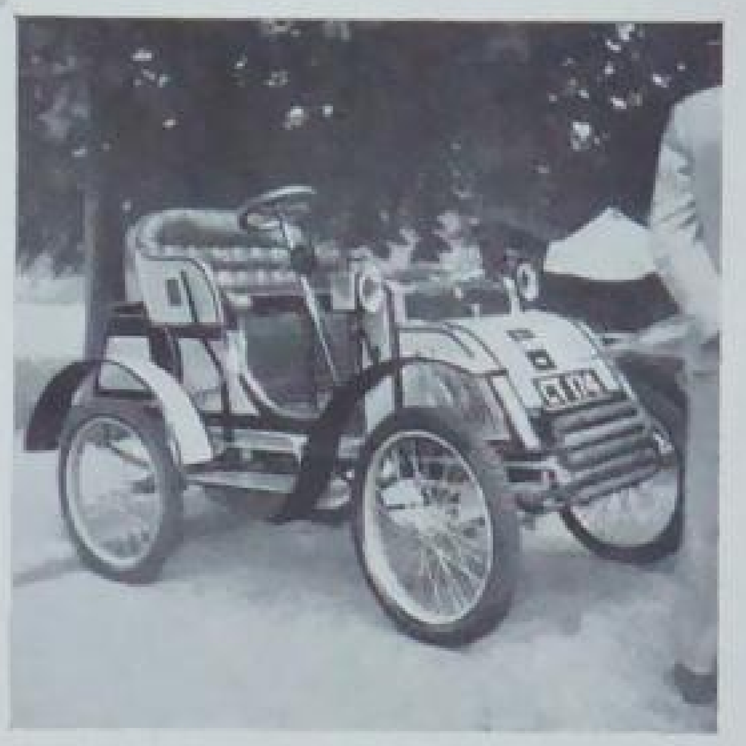
Nous sommes heureux de nous associer à M. Pierre Moriggia pour féliciter M. Godart de cette bonne volonté et de son désintéressement.

nouvelles

NOUVELLES DE...

TUF, TUF, TUF (PRONONCIATION FRANÇAISE : TEUF, TEUF, TEUF !)

Les automobiles du début du siècle, si elles ne sont pas rapides, font preuve d'une solidité à toute épreuve — qui va lentement va longtemps. Celles que nous voyons sur ces photographies sont venues par bateau de



Newhaven à Dieppe puis ont pris la route, en passant par Rouen, jusqu'à Paris. Deux jours leur avaient suffi pour couvrir la distance ! Car ces Tuf-Tuf sont anglais ou du moins appartiennent à des membres du « Veteran Club of Great Britain ». A Paris, ils ont été accueillis avec enthousiasme et curiosité et nous n'avons pas voulu manquer d'aller photographier ces merveilles du vieux temps, astiquées et reluisantes du bouchon du radiateur à la lanterne du feu rouge arrière !

Les « Tuf, Tuf, Tuf... » Anglais pendant le concours d'élégance organisé en leur honneur, au Bois de Boulogne (PHOTOS BROYELLE).

EN MARGE DU TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

Le mercredi soir 12 septembre, les organisateurs du Tour de France Automobile 1951 réunissaient officiels, concurrents, et autres invités, en un banquet clôturant ainsi la première épreuve du Tour de France Automobile. A l'issue de ce banquet, le président de l'Automobile-Club de Nice, M. Leteinturier, remit aux vainqueurs des différentes catégories les prix qu'ils avaient gagnés.

La photographie ci-jointe a été prise après que nos clients revendeurs, futurs E.S.S. de Nice, Mme et M. Sandt, eurent reçu une magnifique coupe en argent que l'on remarque sur la table.

Les représentants de la société furent heureux de féliciter Mme et M. Sandt de leur magnifique exploit accompli avec une 4 CV Renault courant dans la catégorie H.I.J. Au classement : vainqueur de cinq étapes sur six, première voiture française, première de la catégorie H.I.J., battant dans la course de côte de la Turbie le record de la catégorie sport 750 cm³, record porté à 73 km. 445 alors que précédemment il n'était que de 64 km/h.

Bien entendu, tout au long de cette compétition, Mme et M. Sandt n'ont utilisé que les produits Esso.

Sur la même photographie, on remarque également Mme et M. Lavergne, nos clients E.S.S. de Nice, qui ont participé eux-mêmes au Tour de

U. S. A.

L'INDUSTRIE DES GAZ DE PÉTROLE LIQUIDES

L'industrie des gaz de pétrole liquides a depuis quelques années pris rang parmi les industries importantes des Etats-Unis. Il y a vingt-cinq ans, elle en était encore à ses débuts et le volume de ses ventes atteignait à peine 1.800 m³ par an. Elle n'a depuis lors jamais cessé de progresser et à un rythme tel que ses ventes, en de certaines années, ont dépassé de 35 à 40 % celles de l'année précédente, jusqu'au point d'atteindre 12,6 millions de mètres cubes en 1950, ce qui représente une augmentation de 25,4 % par rapport à 1949 et de plus de 300 % par rapport à 1945. L'industrie du gaz de pétrole liquide alimente des centaines d'établissements industriels (principalement des usines de produits chimiques), de nombreux services publics et des millions de demeures particulières ou d'exploitations agricoles, situés hors de portée des réseaux de distribution de gaz de houille ou de gaz naturel.

Les usages domestiques constituent de loin le plus important débouché, puisque, sur un total de ventes atteignant 12,6 millions de mètres cubes en 1950, ils ont absorbé 8 millions de mètres cubes, soit près des deux tiers. On estime à 7 millions et demi le nombre d'installations diverses fonctionnant au gaz de pétrole liquide à la fin de 1950. Au cours de cette même année, 20 % des appareils de chauffage direct et 12 % des chaudières de chauffage central entrés en service, 713.000 cuisinières à gaz et 315.000 chauffe-eau vendus étaient conçus pour marcher exclusivement au gaz de pétrole liquide. L'ensemble de ces appareils représente une valeur dépassant un millard de francs.

Les ventes pour usages domestiques comprennent la consommation agricole. L'agriculture offre en effet de nombreux débouchés pour les gaz de pétrole liquides : traction mécanique, unités de pompage (individuelles ou coopératives) pour l'irrigation, moteurs fixes, cuisson des aliments pour bestiaux, chauffage et pasteurisation dans les laiteries, etc. Plus de 100.000 dispositifs permettant de modifier les tracteurs en vue de l'utilisation de ce carburant ont été vendus en 1950 et, depuis quelque temps, certains fabricants de tracteurs mettent en vente des modèles fonctionnant au gaz de pétrole liquide.

La consommation de quantités de plus en plus importantes de gaz liquide dans certaines fermes isolées, de même que dans certains établissements industriels, a amené l'industrie à développer la distribution en vrac par wagons-citernes ou camions-citernes. Ce mode de distribution nécessite chez l'usager l'installation de moyens de stockage et de transvasement qui représentent d'importants investissements. Il est cependant en voie de rapide développement.

Le deuxième débouché par ordre d'importance est l'industrie chimique. Les ventes à cette industrie ont atteint près de 2,5 millions de mètres cubes en 1950, non compris environ 800.000 m³ utilisés dans la fabrication de caoutchouc synthétique. Les gaz liquides sont principalement employés dans la fabrication des alcools, des détergents, des matières plastiques, des résines, des glycols, de solvants spéciaux et de certains anti-oxydants. On constate qu'en beaucoup de régions les usines de liquéfaction des gaz amènent l'installation à proximité immédiate d'usines de produits chimiques.

Les autres usages industriels des gaz de pétrole liquides ont représenté en 1950 une consommation dépassant un million de mètres cubes. Parmi ces applications, citons l'oxycoupage, tous les problèmes de « chauffe », soit sur chantier, soit en atelier en installations mobiles, la soudure autogène de tous

brèves...

métaux non ferreux, de nombreux travaux de brasure et de soudure, l'alimentation de fours spéciaux fixes ou semi-fixes, etc. Dans ce débouché est comprise la consommation de gaz de pétrole liquide par les moteurs d'automobiles, qui est en voie de progression. En général, jusqu'ici, les entreprises de transports publics de personnes ou de marchandises ont adapté à leurs véhicules un dispositif assez simple qui leur permet de fonctionner au gaz de pétrole liquide, mais depuis quelques années, certains constructeurs ont mis en fabrication des modèles conçus pour consommer exclusivement du gaz de pétrole liquide. Une des plus grandes compagnies de transports automobiles des Etats-Unis a, à elle seule, passé commande de 500 véhicules de ce type en 1950.

Quant aux ventes aux services publics, qui ont atteint 900.000 m³ en 1950, elles sont demeurées à peu près étales depuis 1948, l'extension du système de distribution par pipe-line ayant permis à de nombreuses compagnies de distribution de s'approvisionner en gaz naturel et de ne pas avoir recours au gaz de pétrole liquéfié.

FRANCE

EFFECTIFS ET RÉPARTITION DES AVIONS PRIVÉS EN FRANCE ET DANS L'UNION FRANÇAISE EN 1950

Les effectifs de l'aviation légère et sportive se répartissaient comme suit à la fin de 1950.

	En service	Interdits de vol	Total
Avions appartenant à des particuliers	249	109	358
Avions appartenant aux aéro-clubs	260	121	381
Avions prêtés par l'Etat aux aéro-clubs	385	280	665
	894	510	1.404

Les départements ou territoires dans lesquels se trouve le plus grand nombre d'avions appartenant à des particuliers sont :

La Seine-et-Oise	81	Le Rhone	10
Le Maroc	41	Les Alpes-Maritimes	10
L'Algérie	15	La Seine	9
La Cochinchine	14		

LE HAVRE

« ESSO-GUYENNE » RENTRE EN LIGNE

Sous son nouveau nom « Esso-Guyenne », le M/T ex « Général Gassouin » vient de réintégrer la flotte de notre société, portant ainsi à huit le nombre de ses tankers long-courriers.

Les caractéristiques de ce navire, construit à Bordeaux en 1926, sont les suivantes :

Longueur	122 mètres
Largeur	16 m. 78
Tirant d'eau	6 m. 44
Port en lourd	6.450 tonnes
Capacité de cargaison	5.400 tonnes

... L'AUTOMOBILE

France et l'ont terminé très honorablement avec une 203 Peugeot. Comme Mme et M. Sandt, ils ont employé les produits vendus par les Esso-Service qui jalonnaient le parcours de cette course très difficile.

Sur cette photographie, on note, de gauche à droite, la présence de : M. Cornu, Mme Sandt, M. Jacometti, MM. Gaït, Lavergne, Lejarre, Ceccaldi, Sandt, Duverney, et, au premier plan Mme Lavergne.

RALLYE-AUTOMOBILE : LIÉGE-ROME-LIÉGE

PASSAGE A BELFORT

Partis de Liége le 15 août dans la soirée, les concurrents devaient se présenter au contrôle de Belfort le 16 vers 7 heures du matin. Outre le contrôle, un ravitaillement était prévu dans cette localité et, en accord avec l'Automobile-Club local, l'Esso-Service Atex, partiellement ouverte depuis le 14 juillet, avait été désignée à cet effet.

Une signalisation judicieuse avait été mise en place par notre gérant

Vérifions le niveau d'huile...

MM. Muller, à gauche, et Philippe...

Après le « Service » Esso de la station Atex, un concurrent s'apprête au départ...

M. Philippe, et le parcours était jalonné, depuis le centre de la ville jusqu'à la station, de banderoles à nos couleurs, évitant ainsi aux concurrents toute erreur de trajet.

Contre toute attente, vers 6 h. 15, la première voiture se présentait déjà à la station et, malgré l'heure matinale, un service complet lui fut rapidement fait, comme d'ailleurs à toutes les voitures qui se succédèrent jusqu'à 9 h. 30.

Il nous est agréable de signaler que l'Esso Service Atex, qui n'est pas encore entièrement terminée, a prouvé aux concurrents de ce Rallye que le mot « Service » n'est pas utilisé en vain, car chacun d'eux put apprécier la célérité avec laquelle le service fut fait et plus particulièrement les concurrents en retard, donc pressés, qui ont eu leur plein fait, ainsi que pare-brise, contrôle des niveaux d'eau et d'huile, vérification de la pression des pneumatiques, le tout en un temps record.

A cette occasion, nous tenons à féliciter vivement le préposé de la Station, M. Philippe, et espérons qu'il saura donner à cette belle réalisation tout l'essor désiré.

L'ODEUR DE NEUF ?

Toute voiture neuve a une odeur, et les Américains aiment cette odeur. Aussi, certains marchands de voitures d'occasion imprègnent-ils les voitures qu'ils vont vendre d'un produit récemment mis au point et qu'on pourrait appeler « odeur de voiture neuve ». Le parfum reste quinze jours...

UN TOUR DU MONDE...
... AUTO-AVION

Une auto et un avion de la K.L.M. ont commencé le 1er juin un curieux tour du monde, l'avion, un « Skymaster » devant intervenir pour transporter l'auto et ses occupants au-dessus des montagnes et océans.

Le voyage a débuté en Angleterre, pour passer par la France, la Suisse, l'Italie, le Liban, la Syrie, la Transjordanie, l'Irak, l'Inde, les U.S.A., et le Canada.

L'auto et l'avion seront en contact radiophonique régulier, une des questions les plus délicates étant le ravitaillement en carburant de l'automobile dans les endroits isolés.

LA JEEP FRANÇAISE CHANGE DE NOM

La Cie américaine Willys a réclamé la propriété du nom de la jeep — obtenu on le sait par l'habitude prise par les soldats de prononcer ainsi " G.P. " (général purpose : tous usages).

Désormais, la jeep française portera officiellement le nom de V.L.R. (Véhicule de Liaison et de Reconnaissance).

LES TRAVAUX DE PARIS

Paris possède 85.000 arbres qui doivent être élagués régulièrement. La ville de Paris emploie à cela un effectif d'une centaine d'ouvriers spécialisés.

De grands travaux vont être entrepris sur la rive droite de la Seine, place de la Concorde et de l'Alma, pour creuser des souterrains destinés aux voitures, en face des deux ponts.

Dans un avenir plus lointain, un projet de boulevard périphérique est prévu, reliant le futur autoroute du sud, venant de Fontainebleau, Melun et Orléans, à celui de l'ouest et aux diverses portes de Paris. Mais ce projet n'a pas encore pu être mis en chantier, faute de crédits.

LE TOUR DU MONDE SUR UN AÉRODROME

Aux environs de Lincoln, en Angleterre, un aérodrome désaffecté vient d'être aménagé en terrain d'essais pour les automobiles par l'Association des Recherches de l'Industrie automobile de Grande-Bretagne.

Des pistes représentant toutes les catégories de routes que les automobilistes risquent de rencontrer dans le monde ont été construites. C'est ainsi qu'on y trouve un kilomètre soixante de route pavée du type belge, comportant tous les accidents de terrains qu'on rencontre sur les grandes routes en Belgique. On peut également produire une tempête de sable artificielle, analogue aux tempêtes naturelles qui se produisent sous les tropiques. Le terrain comporte aussi une section inondée de trente mètres de long, alimentée par un réservoir de trente et un mille cinq cents litres, qui sert à vérifier la résistance à l'eau des véhicules qui traversent cette section à la vitesse horaire de cinquante kilomètres.

D'autre pistes ou sections de pistes correspondent aux voies « ondulées » que l'on rencontre en Afrique ou en Australie, ou aux chemins de communication ruraux, aux sentiers et aux routes rocailleuses de la campagne.

Des dispositifs ingénieux permettent de mesurer le bruit que fait la voiture et les angles pris par les roues.

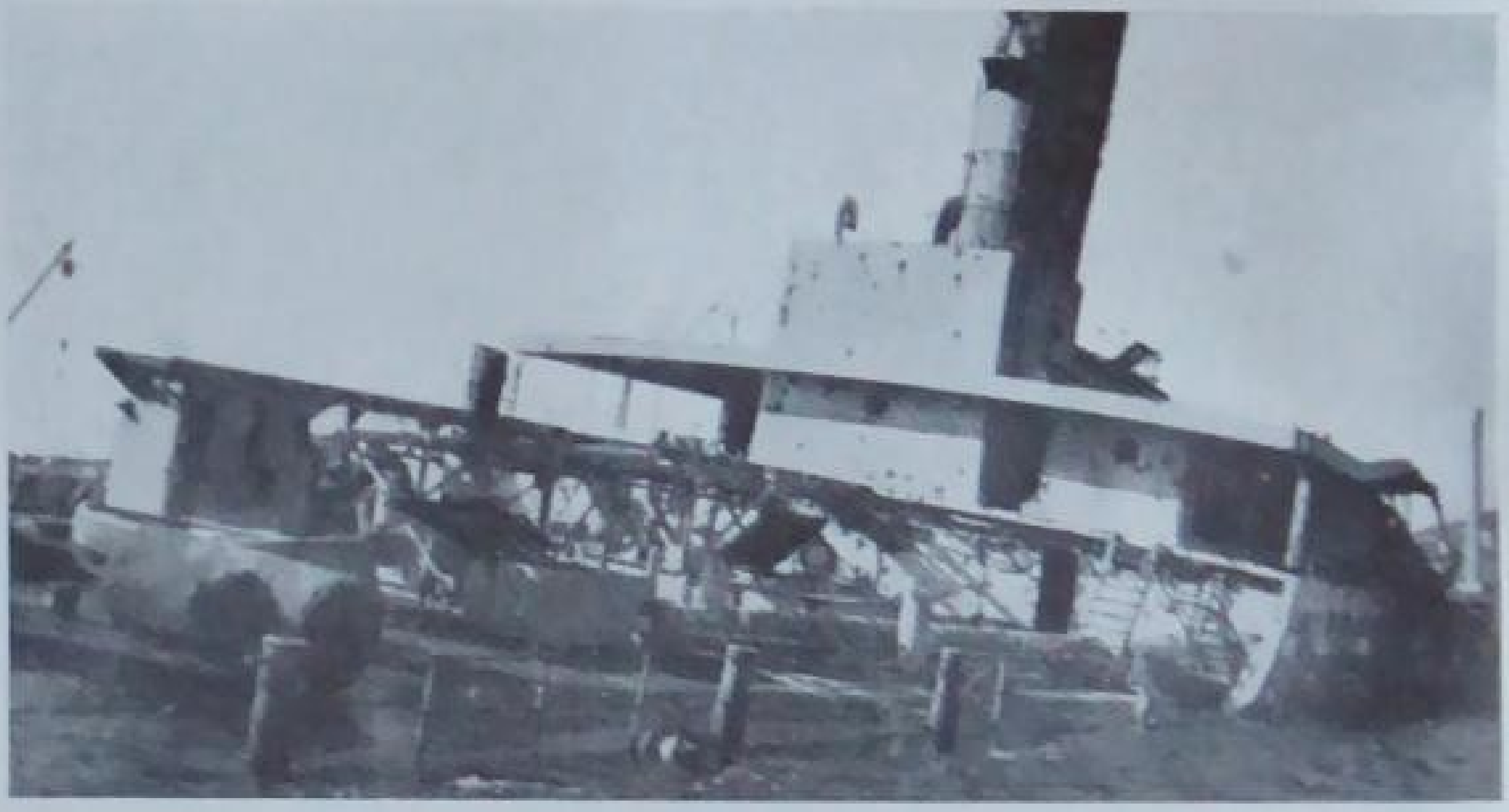
A la différence de ses autres « collègues » qui transportent du pétrole brut, « Esso-Guyenne » a été conçu pour charger en vrac des huiles de graissage. Dans ses 18 citernes, dont 14 cylindriques et complètement isolées les unes des autres, il peut recevoir une dizaine de qualités de ces produits.

L'ex-« Général-Gassouin » devenu l'« Esso-Guyenne » reprend son service
(PHOTO ESSO).

Réquisitionné pendant l'occupation par les Allemands, l'ex-« Général Gassouin » avait été sabordé par eux et retrouvé, à la fin des hostilités, à l'état d'épave, dans le port italien d'Imperia.

Les photos ci-contre témoignent des dégâts, aggravés par un séjour de plusieurs années dans l'eau de mer.

Renfloué et remorqué d'abord à Gênes, ensuite à la Spezia, il fut remis en état au titre des réparations, dans l'arsenal de cette base italienne, pour être restitué à notre armement, le 19 juillet dernier, après une très longue période d'immobilisation.



L'« Esso-Guyenne » tel qu'il se présentait à l'époque de son renflouement
(PHOTO ESSO).

Un nouveau moteur Diesel-Fiat lui permettra une vitesse de 10,5 nœuds.

A l' « Esso-Guyenne », dont le port d'attache est Le Havre, et qui vient d'assurer son voyage inaugural des Etats-Unis aux ports européens, *Esso-Revue* souhaite une heureuse carrière.

PORT-JÉROME

VISITE DE L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE L'INTENDANCE A LA RAFFINERIE

Le 28 juin 1951, 25 officiers stagiaires à l'Ecole Supérieure de l'Intendance visitaient la Raffinerie de Port-Jérôme en compagnie du directeur de l'Ecole, M. l'Intendant Léger, et de M. Durivault, chef du Service Ventes Siège, qui appartient lui-même au Corps de l'Intendance.

Ces officiers qui, durant les deux années que comporte le

stage, s'initient non seulement à toutes les questions propres à leurs futurs services, mais également à toutes les branches maîtresses de l'Economie Nationale, devaient donc s'intéresser à tout ce qui concerne le pétrole et son raffinage.

Avant de visiter les diverses installations ils suivirent avec

Le groupe des officiers au cours de leur visite (PHOTO CORDIER).

vif intérêt les explications techniques qui leur furent données par MM. Lefèvre, Aubert et Méchin, de Port-Jérôme.

Cette visite fut coupée par un déjeuner à l'Hôtel des Célibataires auquel avaient tenu à se joindre M. Gotard, Directeur de la raffinerie, et M. Mélik-Noubaroff, Directeur Technique, ainsi que MM. Lefèvre et Aubert.

M. l'Intendant Léger tint à remercier chaleureusement M. Gotard ainsi que les conférenciers et insista sur l'intérêt qu'avait présenté une telle visite pour les officiers qui l'accompagnaient. Il pria M. Gotard de transmettre également ses remerciements à la Direction Générale.

REMISE A M. LOUIS CARON DE LA GRATIFICATION POUR LONGS SERVICES (30 ANS) ET DE L'INSIGNE DE 30 ANS

Le jeudi 30 août 1951, au cours d'un apéritif à l'Hôtel de la Petite Campagne, M. Gotard, directeur de la raffinerie, en présence de MM. Lefèvre, Hemmer, Tréfouël, chefs de département, de M. Galiègue, adjoint au chef du Département Entretien et Construction, de M. Chable, chef direct de l'intéressé et de deux représentants du C.E., a remis à M. Louis Caron, contremaître, l'insigne de service de trente ans et un chèque de 80.000 francs, représentant la gratification de la société pour trente ans de service.

Dans son allocution, M. Gotard rappela la carrière de M. Caron à la Société et les services qu'il a rendus tant à la raffinerie de La Mailleraye que depuis le début de l'année 1945 à Port-Jérôme, au cours de la période de reconstruction et de remise en route de la raffinerie. Il le remercia pour la fidélité dont il n'a cessé de faire preuve au service de la raffinerie qui compte dans ses rangs plusieurs membres de sa famille.

PARIS

NOUVEAU PROCÉDÉ D'UTILISATION DU PROPANE ET DU BUTANE

Les services des Phares et Balises viennent de mettre au point un nouveau procédé de remplissage des réservoirs des feux sur support fixe et des bouées lumineuses à partir des bouteilles de gaz propane ou butane. Le transvasement s'effectue

nouvelles scientifiques

LES TEINTURES A L'HUILE

La GENERAL DYESTUFF CORPORATION, de Charlotte (Caroline du Nord) vient de mettre au point un nouveau procédé de teinture des tissus qui est plus rapide et moins coûteux que les méthodes couramment utilisées dans l'industrie textile. Ce procédé consiste à remplacer l'eau de teinture par de *l'huile minérale.*

L'huile minérale possède la propriété de pouvoir être portée à des températures plus élevées que l'eau, et il est possible de réduire ainsi de soixante pour cent la durée du passage des tissus dans les bains de teinture. Ce procédé permet de teindre des tissus à raison de quatre-vingt-onze mètres à la minute contre soixante-huit mètres seulement dans des bains de teintures à l'eau. De plus, cette nouvelle méthode fait réaliser des économies de teintures qui peuvent atteindre vingt pour cent.

(EXTRAIT DE « S.I.S. »)

LA CONNAISSANCE DE L'ACTION DES BACTÉRIES FACILITERA LA PROSPECTION DU PÉTROLE

Dans un rapport présenté au Congrès mondial du Pétrole, qui vient de se tenir à Scheveningen en Hollande, un biologiste américain, le Dr Claude E. Zobell, a annoncé que de récentes découvertes relatives au rôle des bactéries dans la formation du pétrole pourraient amener de profondes modifications dans sa prospection, son extraction et son raffinage.

Le pétrole, comme l'explique le Dr Zobell dans son rapport, provient de résidus de plantes et d'animaux. Profondément enterrés dans des sédiments marins, ils se trouvent soumis au cours des siècles à l'action de diverses bactéries. Suivant la situation géographique de ces couches de sédiments et la nature des bactéries, ces résidus de plantes et d'animaux peuvent se transformer en pétrole ou au contraire être détruits.

Actuellement, les prospecteurs recherchent les nappes de pétrole dans une région donnée par l'étude des fossiles et de sa structure géologique. Selon le Dr Zobell qui a effectué dix annés d'études et de recherches à l'Institution Scripps d'Océanographie, il leur sera plus facile désormais de trouver l'emplacement des gisements pétroliers grâce à une connaissance approfondie de la nature exacte des bactéries ayant produit la transformation en pétrole des résidus végétaux ou animaux.

De même, étant donné que certaines bactéries permettent de libérer plus facilement le pétrole contenu dans les couches de sédiments, le pourcentage de pétrole brut extrait pourra être augmenté si l'on sait que ces bactéries se trouvent dans les couches géologiques exploitées. C'est ainsi qu'il a été possible à l'Institution Scripps d'accroître le taux d'extraction du pétrole de 70 à 95 % en tenant compte de cette particularité.

Dans la conclusion de son rapport, le Dr Zobell précise que la connaissance de l'action des bactéries sur le pétrole pourrait également être utilisée avec succès dans la fabrication des produits que l'on extrait habituellement du pétrole brut.

(EXTRAIT DE « ARTS ET LETTRES. »)

FABRICATION DE MATIÈRES PLASTIQUES

Les expériences auxquelles viennent de se livrer deux savants américains, dans les laboratoires de recherches de la General Electric company, laissent prévoir que prochainement il sera possible de fabriquer des matières plastiques solides en partant de matières premières liquides que l'on bombardera avec des rayons cathodiques ou des électrons à un voltage élevé.

La phase essentielle de la fabrication des matières plastiques est la polymérisation qui permet de réunir de petits groupes d'atomes pour constituer des chaînes plus ou moins longues et rigides. On emploie ordinairement des procédés chimiques pour amorcer la réaction de transformation qui se poursuit ensuite rapidement d'elle-même comme toutes les réactions en chaîne.

Au cours de leurs expériences, les ingénieurs de la General Electric Company ont découvert que lorsque l'énergie d'un faisceau d'électrons d'un voltage de 800.000 volts était libérée à l'air libre, elle pouvait provoquer cette polymérisation. La transformation des groupes d'atomes en une chaîne moléculaire plus longue se produit par suite du déplacement de certains électrons dans chaque groupe atomique libérés du noyau, certains de ces électrons assurent alors la liaison des divers éléments de la structure. Au lieu de se servir d'agents chimiques pour provoquer la transposition des molécules pour assurer la constitution de chaînes, les deux savants américains ont obtenu des résultats identiques en bombardant avec des électrons animés d'une grande vitesse un liquide composé d'unités moléculaires plus petites. L'effet de ce bombardement est de diminuer le nombre d'électrons contenus dans chaque atome, ou de l'augmenter. Ce premier bombardement donne naissance à une réaction en chaîne qui se propage de proche en proche.

Pour leurs expériences, ces deux savants se sont servis d'un appareil à rayons X, modifié d'une puissance d'un million de volts. Ces rayons sont susceptibles de stériliser du pain, permettant de le conserver indéfiniment ou encore de modifier la constitution chimique de la sciure de bois pour permettre aux vaches de la digérer.

(EXTRAIT DE « ARTS ET LETTRES. »)

QUARANTE-QUATRE MILLIONS DE LITRES DE LAIT POUR UNE SEULE USINE

Une usine coopérative de traitement du lait, réalisée en deux ans, fonctionne en Saône-et-Loire. Elle peut traiter cent vingt mille litres par jour, près de quarante-quatre millions de litres par an (la production française est de cent cinquante millions d'hectolitres par an, avec un troupeau de cinq millions cinq cent mille vaches laitières, et l'on compte atteindre cent soixante-dix millions d'hectolitres en 1952). L'usine, qui a coûté deux cent vingt millions fonctionne avec trente personnes seulement et produit du lait concentré, du lait en poudre, des produits diététiques, des poudres de lait industrielles. Elle va régulariser le marché du lait et transformer la France en exportatrice, alors qu'en 1949, quatre mille tonnes de poudre de lait avaient été importées.

LE LAIT EST NÉCESSAIRE AUSSI A LA SANTÉ DES ADULTES

Le meilleur moyen de fournir à l'organisme la quantité de calcium qui lui est nécessaire est de boire un litre de lait par jour quand on est enfant ou adolescent et un demi-litre une fois arrivé à l'âge adulte, telle est l'opinion d'un spécialiste des questions nutritives, le Docteur Geneviève Stearns de l'Ecole de Médecine de l'Université de Iowa aux Etats-Unis. A l'issue de ces recherches sur le sujet, Mme Stearns estime que le fromage et les « ice creams » ne sont pas suffisants pour remplacer le lait. Quand la quantité de lait nécessaire à notre santé n'est pas absorbée, notre croissance osseuse et dentaire est ralentie, et la vieillesse fait son apparition plus tôt.

Les vitamines D (extraites de foie de poisson) facilitent également l'assimilation du calcium si nécessaire à l'organisme humain.

UNE MACHINE A COMPOSER ÉLECTRONIQUE

La « Fondation de recherches pour les arts graphiques » de Cambridge (Massachussetts) a présenté une invention de deux Français habitant cette ville, Higonnet et Louis Moytoud.

Il s'agit d'une machine à composer électrique, spéciale pour journaux, qui élimine caractères, composition, et par conséquent les linotypes. Cette machine à écrire, pas plus grande qu'une machine ordinaire de bureau, est accouplée à deux armoires électroniques de la dimension d'un réfrigérateur électrique dans lesquelles se passent toutes les opérations qui aboutissent à un film photographique prêt à être gravé pour l'impression.

MOTEUR A RÉACTION DE QUATORZE MILLE CHEVAUX

Le nouveau moteur Westinghouse J 40 de quatorze mille chevaux serait le plus puissant turboréacteur du monde susceptible d'être produit en série. On pense que son rendement sera presque doublé par l'adjonction d'un brûleur destiné à réchauffer les gaz d'échappement et par d'autres perfectionnements en cours de réalisation.

Du démarrage au régime normal, toutes les manœuvres du moteur dépendent d'une seule commande placée dans la carlingue.

UN NID DE GUÊPES DANS UN CARBURATEUR

Les guêpes choisissent parfois, pour bâtir leur nid, des endroits inattendus. Mais un essaim de guêpes australiennes vient de battre dans ce domaine les records de l'originalité en choisissant comme demeure... le carburateur d'un avion.

L'avion en question, un « Percival Proctor Mark V » devait relier Queensland à Bankstown, dans le New South Wales. L'avion démarra parfaitement, mais peu après avoir quitté l'aérodrome, le nid tomba du carburateur dans la buse et stoppa le moteur. Le pilote réussit son atterrissage forcé, mais il fut bien surpris quand il découvrit quelle était la cause de l'accident. Qu'en pensent les entomologistes ?

(EXTRAITS DU « S. I. S. »)

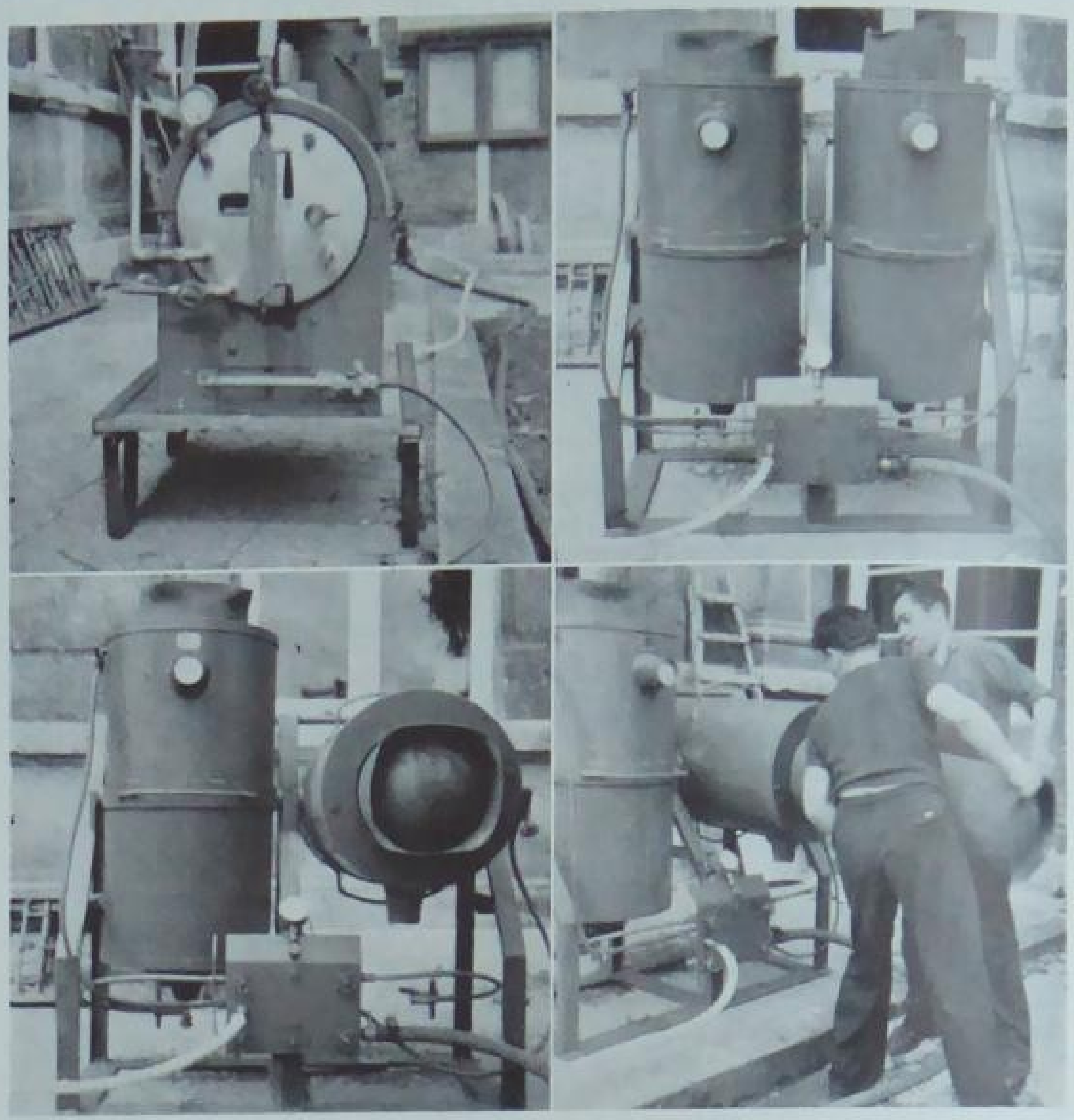
RELIURES

De nombreuses personnes ont manifesté le désir d'acquérir un système de reliure mobile pour conserver leur collection d'*Esso-Revue*.

Nous avons le plaisir de mettre aujourd'hui à leur disposition une reliure qui permet de conserver une année complète de la revue, soit onze numéros et la table des matières.

Ces reliures, du système « Clio », sont distribuées par l'intermédiaire des coopératives de la Société et des adjoints Relations Sociales (pour la D.S.O. et la D.S.E.), moyennant une participation aux frais de 150 fr. Elles comprennent chacune un jeu de 24 agrafes que nous vous prions de bien vouloir réclamer lors de la livraison.

en chauffant les bouteilles placées dans une enveloppe cylindrique à double paroi, où circule de la vapeur produite par une petite chaudière. Par suite de l'augmentation de la pression du gaz dans la bouteille, le propane ou le butane, à l'état liquide, est chassé dans le réservoir du « feu ». Ce dispositif très léger et très maniable peut être monté à bord d'une vedette et actionné



Ci-dessus, de gauche à droite : I. Au premier plan, la petite chaudière qui sert à chauffer les bouteilles de butane ou de propane que l'on voit au fond. — II. Les bouteilles de gaz sont réchauffées dans ces deux cylindres. La canalisation de gauche amène la vapeur tandis que dans celle de droite s'écoule le gaz à l'état liquide chassé par la pression dans le réservoir du « feu » ou de la bouée. — III. Les cylindres peuvent basculer horizontalement pour faciliter la mise en place des bouteilles. — IV. Deux hommes suffisent pour charger les bouteilles dans les cylindres où elles seront chauffées (PHOTOS RIOLS).

par trois hommes. Il supprime l'utilisation des navires baliseurs pour ce service, diminue considérablement la durée et le nombre des manœuvres de transvasement et permet de ne ravitailler les « feux » que tous les six mois alors que jusqu'ici les charges de gaz devaient être renouvelées tous les quarante jours.

Nous avons assisté à la Direction Centrale des Phares et Balises à Paris à une démonstration des plus concluantes de ce nouveau matériel dont la flottille de baliseurs va être maintenant équipée tant en France que dans l'Union française.

CONCOURS DE L'UNION DES CHAMBRES SYNDICALES DE L'INDUSTRIE DU PÉTROLE PARMI LES ÉLÈVES DE NEUF GRANDES ÉCOLES

Comme les trois années passées, l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole a organisé cette année un concours parmi les élèves des neuf grandes écoles suivantes : Arts et Métiers, Centrale, France d'Outre-Mer, Mines, Hautes Etudes Commerciales, Normale Supérieure, Polytechnique, Sciences Economiques et Commerciales de l'Institut Catholique, Institut d'Etudes Politiques

Les élèves de ces écoles participant à ce concours devaient, avant le 8 avril, remettre au Secrétariat de chaque école une copie sur le sujet suivant : « Le mot « Pétrole » évoque naturellement une activité de caractère international. Ce caractère est-il plus évident pour le pétrole que pour d'autres matières premières telles que le blé, le charbon, l'acier et les textiles ? On parle cependant, et à juste titre, d'une industrie française du pétrole. Comment celle-ci s'accommode-t-elle du caractère international du produit traité ? Développer les idées qu'éveillent

en vous ces considérations sur le plan économique ou technique. »

Les candidats ayant fait les meilleures copies ont été invités à se présenter le 12 juin devant un jury, qui leur a fait subir une épreuve orale permettant d'évaluer le caractère personnel du travail. Ce jury était présidé par M. Weiss, directeur de l'Ecole du Pétrole de Rueil-Malmaison et comptait parmi ses membres, M. J. Ballet, directeur des Relations Sociales de notre Société. Dix candidats avaient été retenus aux épreuves écrites ; six seulement ont été choisis après l'examen oral, dont deux appartiennent à l'Ecole des Arts et Métiers, deux à l'Ecole des Mines, un à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales et un à l'Institut d'Etudes Politiques. Ils ont bénéficié du prix accordé par l'U.C.S. qui consiste en un voyage de deux semaines au Maroc, où ils ont pu au passage visiter les installations de la Compagnie Chérifienne des Pétroles.

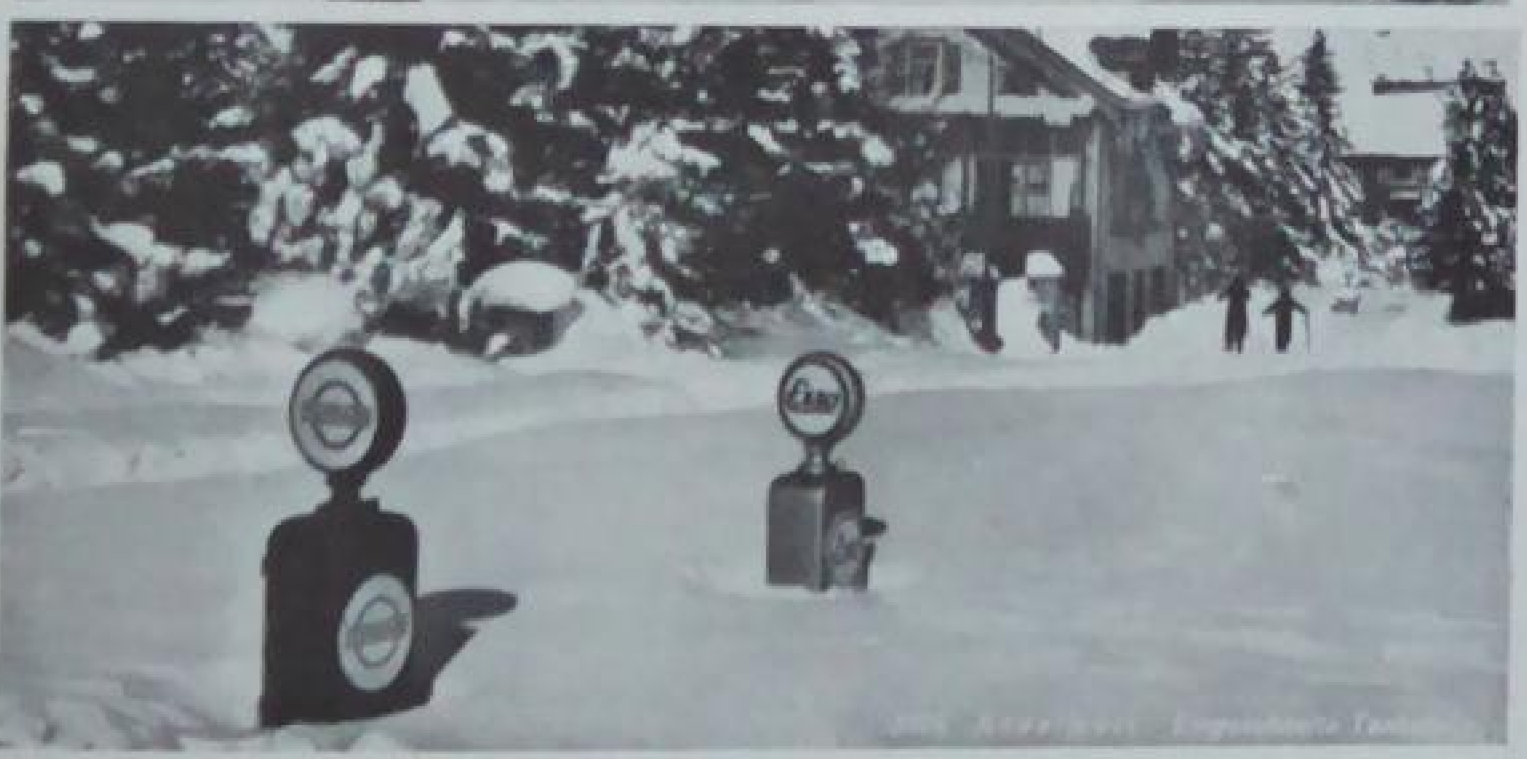
M. C.G. IRISH, ADMINISTRATEUR DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES, REÇOIT LA CRAVATE DE COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR

Nous sommes heureux d'annoncer à ceux de nos lecteurs qui ne l'ont pas lu dans la presse, que M. C.G. Irish, membre du Conseil d'Administration de la S.F.P., a été promu au grade de Commandeur de la Légion d'honneur au titre du Ministère des Affaires étrangères. Nul doute que le Gouvernement français en accordant à M. Irish cette haute distinction, n'ait voulu ainsi récompenser particulièrement un fidèle artisan de l'amitié franco-américaine qui, notamment dans le cadre du plan Fulbright, dont nous parlons dans ce numéro, a tant fait pour faciliter les échanges universitaires entre les deux pays.

LES POMPES DANS LA NEIGE !

Ces deux cartes postales nous ont été envoyées par un collaborateur de la société, en vacances à Andermatt (Suisse).

Nous nous sommes demandés, avec inquiétude, quel pouvait être le Service Esso pratiqué en une telle circonstance !



Revue de la Presse

ÉCHANGES ÉDUCATIFS ET CULTURELS ENTRE LA FRANCE ET LES ÉTATS-UNIS

En 1952, le gouvernement des Etats-Unis, grâce aux fonds assurés par la loi « Smith-Mundt », offrira, pour la troisième année successive, des bourses d'État permettant à des personnalités françaises, des professeurs, des chercheurs et des étudiants, de visiter les Etats-Unis. Jadis, c'était de certaines universités américaines ou de dotations privées que venaient les dons en dollars accordés aux citoyens français.

Ces bourses dollars, offertes par le gouvernement des Etats-Unis et connues sous le nom de « Smith-Mundt Grants », se divisent en trois catégories :

1° **Personnalités et spécialistes** : Des personnalités et d'éminents spécialistes français sont invités à visiter les Etats-Unis pendant une période de deux à quatre mois, afin d'établir des contacts avec leurs collègues américains et d'étudier les réalisations obtenues aux Etats-Unis dans le domaine de leur spécialisation.

2° **Professeurs et chercheurs** : Des bourses dollars supplémentaires sont accordées, en nombre limité, à des professeurs et à des chercheurs qui ont reçu des bourses partielles d'autres organismes français ou américains, mais qui ont besoin de dollars supplémentaires pour couvrir leurs frais de séjour aux Etats-Unis.

Les demandes pour l'année universitaire de 1952-1953 devront être adressées au bureau de l'Attaché culturel de l'Ambassade des Etats-Unis, 41, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris (8e).

3° **Etudiants diplômés** : Les candidats à ces bourses sont choisis parmi des postulants français qui désirent poursuivre des études aux Etats-Unis, et qui remplissent les conditions suivantes :

1. Etre de nationalité française, et titulaires d'une licence ou d'un diplôme équivalent ;
2. Etre en bonne santé ;
3. Avoir moins de 35 ans et posséder une bonne connaissance de la langue anglaise.

Les bourses Smith-Mundt seront accordées en 1952-1953 de préférence à des candidats qualifiés dans les branches suivantes :

Enseignement primaire, secondaire et technique ;
Education physique ;
Journalisme ;
Service Social ;
Etudes commerciales et administratives ;
Administration publique (impôts, finance et droit public) ;
Civilisation américaine (littérature et histoire).

Les étudiants français licenciés ou possédant des diplômes équivalents, qui désireraient faire une demande de bourse Smith-Mundt pour l'année scolaire 1952-1953, doivent l'adresser à l'Office National des Universités, 96, boulevard Raspail, à Paris.

4° **Professeurs de l'enseignement secondaire** : Un échange direct de professeurs d'anglais des lycées et des établissements de l'enseignement secondaire entre la France et les Etats-Unis pour la durée d'une année scolaire a lieu chaque année au titre d'un accord passé entre le Ministère Français de l'Education Nationale et l'U.S. Office of Education. En 1951 a eu lieu le premier cours d'études d'été aux Etats-Unis, pour des professeurs français de l'enseignement secondaire enseignant l'anglais, l'histoire, la géographie et la philosophie. Les demandes de participation à ces cours d'été, pour les sessions prochaines doivent être adressées au Ministère de l'Education Nationale à Paris, de préférence avant le 1er décembre.

5° **Bourses Fulbright et autres** : Depuis 1946, la loi Fulbright assure à un certain nombre de professeurs, d'étudiants et de chercheurs diplômés un séjour d'étude aux Etats-Unis, se chargeant des frais de voyage des citoyens français de leur poste français ou de leur port d'embarquement à l'établissement américain dans lequel ils se rendent. Elle offre une bourse d'étude durant le temps de leur séjour, et se charge également des frais de leur voyage de retour, de leur poste aux Etats-Unis à leur poste en France. Il est à remarquer cependant que les frais de voyage des spécialistes ne sont pas couverts par les bourses Fulbright mais par celles de « Smith-Mundt ».

Des bourses sont également offertes à des étudiants français de toutes les branches, qui se trouvent placés dans des universités américaines par l'intermédiaire de l'Office National des Universités en collaboration avec l'Institute of International Education. Les bourses de voyage Fulbright seront accordées par le gouvernement américain à 229 de ces candidats. De plus, un certain nombre d'universités américaines offrent à des étudiants des bourses d'entretien, complètes ou partielles. Il est cependant nécessaire que les bénéficiaires aient une certaine somme d'argent de poche, quelles que soient les conditions des bourses qu'ils ont obtenues.

Les étudiants français qui désireraient bénéficier de ces bourses doivent adresser leur formule de demande préliminaire à l'Office National des Universités.

Les conditions d'admission sont les suivantes :

1° Avoir passé les deux parties du Baccalauréat ;
2° Avoir une bonne connaissance pratique de l'anglais ;
3° Etre en bonne santé.

(EXTRAIT DE « ARTS ET LETTRES ».)

les bonnes idées paient...

COMITÉ DES SUGGESTIONS
RÉUNIONS des 11 et 13 NOVEMBRE 1951

1° SUGGESTIONS PRIMÉES

PJ.301 — DANIEL-PIERRE-PAUL (*Anonyme*) — *Port-Jérôme*
Fr. 3.500
Installation de casiers spéciaux dans le magasin à outillage pour réunir les outils de dépannage utilisés de nuit.

PJ.310 — JEAN-PIERRE-GÉRARD-CHANTAL (*M. Marcel Leroux*) — *Port-Jérôme*
Fr. 3.500
Remplacement du cordage du râteau écrémeur du séparateur (2 premiers et 2 derniers bassins) par un câble en acier s'enroulant autour d'un petit treuil.

PJ.316 — WILLY-BERNARD-MARCEL (*M. Bernard Baudry*) — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000
Emploi au laboratoire d'un régulateur à gaz permettant de maintenir un bain à température constante.

PJ.317 — ALAIN-BERNARD-CÉCILE (*M. Jacques Fortin*) — *Port-Jérôme*
Fr. 5.000
Utilisation d'un cachet évitant la plus grande partie des inscriptions manuscrites sur les étiquettes de wagons-citernes expédiés par rames complètes. Suggestion améliorée par l'impression de ces mêmes inscriptions sur les étiquettes.

N° 236 — ÉMILIENNE-ANDRÉ-JACQUELINE (*M. André Combe*) — D.N.O.
Fr. 3.500
Utilisation de la formule n° 1443 (P.T.T.) pour l'envoi journalier des mandats poste reçus de la clientèle, au lieu et place de la lettre à entête de la Société.

N° 621 — HENRI-GABY (*M. Henri Biez, retraité*) — Retraité *Lyon*
Fr. 5.000
Suppression du reçu lorsque les gratifications accordées à des retraités sont réglées par chèque.

N° 641 — FERDINAND-PÉTRONILLE-FORTUNÉ (*M. Félix Desjardins*) — *La Mailleraye*
Fr. 10.000
Adjonction d'une plaque d'acier boulonnée sur le fond d'un malaxeur horizontal, afin d'éviter le démontage complet du fond, lors de certaines réparations intérieures.

N° 657 — FRANÇOIS-DOMINIQUE-JEAN (*M. Claude Lavinal*) — D.S.O.
Fr. 50.000
Modification des instructions concernant la détermination de l'échéance des traites.

N° 661 — FRANÇOISE-JULIE-CAROLINE (*M. Jean Le Gaffric*) — *La Mailleraye*
. 5.000
Affectation à l'assistante sociale d'un vélomoteur, pour éviter l'immobilisation dans certaines circonstances, d'une voiture et d'un chauffeur.

N° 668 — RENÉ-LOUIS-HENRI (*M. René Devos*) — *Gennevilliers*
Fr. 5.000
Utilisation d'un appareil à couper les joints de bondes de fûts.

2° SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS

PJ.273 — ROBERT-PIERRE-MAURICE (*M. William Durand*) — *Port-Jérôme*
Fourniture, à la clientèle « Butane » de joints de rechange pour détendeur. Cette suggestiion a été transmise à la Société « Primagaz » qui a attribué à son auteur une prime de 10.000 fr.

PJ.304 — ANATOLE-BERTHE-ZOÉ (*M. René Belloncle*) — *Port-Jérôme*
Amélioration des conditions de sécurité par l'installation d'un régulateur de pression ou détendeur sur les prises d'échantillons de produits liquides (principalement phénol et soude).

PJ.305 — ÉLIANE-BLANCHE-VIRGINIE (*M. René Belloncle*) — *Port-Jérôme*
Amélioration du réglage de l'unité de déphénolisation du raffinat (au bloc XI) en commandant l'évacuation du raffinat pur à la sortie de la tour avec le niveau de rebouillage.

NOUVELLES DE

D.S.O.

LA PREMIÈRE FOIRE-EXPOSITION DE CASTRES

La Chambre de Commerce de Castres avait émis le vœu d'organiser, dans l'active cité du Tarn, une foire-exposition rurale, uniquement destinée à la vie agricole et à la ferme.

Bien vite, ce vœu fut largement dépassé par le nombre d'adhérents qui, d'une cinquantaine à l'origine, devint et dépassa la centaine. L'idée d'une exposition rurale fut alors remplacée par une Foire-exposition Artisanale et Agricole.

Cette manifestation obtint un plein succès et de tous les coins du département les visiteurs affluèrent ; sa réussite aura la plus heureuse influence sur l'économie castraise et régionale.

A cette occasion, nos deux clients Esso Service M. Rey de Castres et MM. Ségur et Teoulet de Lavaur, avaient réalisé des expositions qui attirèrent de nombreux visiteurs. Bien entendu, ces deux fidèles amis de notre société avaient associé la marque « Esso » à leur impeccable présentation de matériel.

Exposition de M. Rey sur laquelle on remarque la belle présentation du matériel; « Esso graissage complet » a été lié à la raison sociale de M. Rey.

RÉUNION DES CLIENTS ESSO SERVICE DE LA RÉGION DE TOULOUSE A TARBES

Cette photographie prise à l'improviste témoigne de l'attention apportée lors de la réunion d'information.

Après le déjeuner qui suivit la conférence, nous eûmes le plaisir d'écouter les histoires et chansons et d'assister aux acrobaties de M. Charly de Lafitole, absent sur la photo.

Ce fut une belle réunion très goûtée de tous.

Ci-contre, de gauche à droite : MM. Michel André, Des Minières, Péray.
Ci-dessous, à gauche, de bas en haut : MM. Brozi, de Lourdes ; Elissalde, de Luchon ; Depoilly, S.F.P., d'Auch ; Bonnefous, S.F.P., Montauban ; Castex, d'Auch ; Dujay, de Moissac ; Desponts, de Beaumont.
Ci-dessous, à droite, de bas en haut : MM. Michel André ; Miqueu, S.F.P., Tarbes ; Charrel, de Tarbes ; Turpin, de Lourdes ; Collongues, de Tarbes ; Lartigue (caché), de Vic ; Bosc, de Tarbes ; Brault, de Marmande.

S DIVISIONS

Exposition de MM. Ségur et Teoulet, a Lavaur. La devise de ce client est « Tout au Diesel... Tout pour le Diesel » en passant de la voiture de tourisme Mercédès (que nous n'avons pu fixer sur la photo) par le poids lourd et le tracteur. Ce stand placé sous le signe Esso a obtenu un succès considérable. Les succès enregistrés par ce client, auprès de la clientèle agricole avec les produits de notre société, seront encore renforcés après cette exposition.

PJ.306 BERNARD-FÉLICITÉ-OLGA *Port-Jérôme*
(M. Armand Bidaulx)

Modifications à apporter à l'appareil utilisé actuellement pour le lavage des tubes viscosimétriques.

PJ.313 FERNANDE-MICHELLE-RENÉE *Port-Jérôme*
(M. Jean Fleury)

Etablir la correspondance à la porte A, entre les cars autorisés à pénétrer dans l'enceinte de l'usine et ceux qui n'y entrent pas, ceci pour faciliter l'acheminement d'une partie du personnel se rendant au bâtiment administratif et aux laboratoires.

N° 649 ÉDOUARD-LOUIS-ANDRÉ *Port-St-Louis-du-Rhône*
(M. Louis Suau)

Remplacement des tôles de la plate-forme servant pour le branchement des flexibles alimentant les bascules Toledo, par des tôles perforées ou grilles type escalier, et aménagement d'un dispositif de récupération sous la plate-forme.

N° 652 MARIE-ROSE-JEANNETTE Serv. Effect. et Salaires
(Mlle Marguerite Mauborgne) Siège

Modifications à apporter à l'imprimé actuellement utilisé pour les demandes de Médailles d'honneur du Travail.

N° 660 MAMERT-SERVAIS-PANCRACE D.A.T.
(Mlle Elise Guichot)

Faire figurer sur les plis portant les mentions « Personnel et Confidentiel », etc. le nom de la personne ou du service expéditeur.

N° 662 LOUIS-MARIE-PAULETTE *Annemasse*
(M. Jacques Bordone)

Amélioration dans la tenue à jour, pour les secteurs, de la liste clientèle n° 769.

N° 669 CATHERINE-BERNARD-MARC D.S.O.
(M. Pierre-Marc Magnon)

Utilisation de papier blanc continu au lieu de feuilles 471 « Journal des... » pour établissement du listing échéancier « clients ».

N° 670 MARC-BERNARD-CATHERINE D.S.O.
(M. Pierre-Marc Magnon)

Utilisation recto-verso des états « Journal des... », n° 471.

N° 676 JEANNE-BERNARD-NICOLE D.S.O.
(M. Maurice Gombau)

Précisions pour l'établissement de l'analyse des ventes, sous douane, 369 A.

N° 677 PIERRE-BERNARD-HENRI Services généraux
(M. Adams) Siège

Signalisation apparente, à l'entrée du restaurant Esso, indiquant que l'établissement est privé.

LÉGION D'HONNEUR

Sous la rubrique « Ministère de la Défense Nationale, Corps du Commissariat de la Marine », nous avons relevé la nomination de M. René Choussat (adjoint Relations Sociales de la Direction Approvisionnements et Transports), au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Tous ceux qui connaissent et apprécient M. Choussat seront heureux de cette nouvelle.

Esso-Revue se fait l'interprète des collègues, collaborateurs et amis de M. Choussat pour lui exprimer toutes leurs plus vives félicitations.

DISTINCTION

Nous avons eu le plaisir d'apprendre, par arrêté en date du 10 juillet 1951 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, que M. Jean Filippi, ingénieur civil de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, et chef de notre département Bitumes et Emulsions, a été nommé membre du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à compter du 1er octobre 1951.

Esso-Revue est heureuse de présenter ses félicitations à M. Filippi, se faisant ainsi l'interprète de ses collègues, amis et collaborateurs.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

intervenues au cours du mois de septembre 1951

DISPOSITIONS LÉGALES

Nouveau salaire minimum national interprofessionnel garanti

Par un décret du 8 septembre 1951 (J.O. du 10 septembre 1951), le Gouvernement a fixé le nouveau salaire minimum national interprofessionnel garanti à 100 francs de l'heure dans la première zone de la Région Parisienne à partir du 10 septembre 1951 (au lieu de 87 francs depuis le 1er avril 1951).

Ce chiffre subit pour les autres zones les abattements en vigueur depuis le 16 juin 1951, c'est-à-dire 13,5 % au maximum, ce qui porte le salaire minimum dans la zone la plus basse à 86 fr. 50 de l'heure.

Etant donné que le salaire horaire minimum effectif garanti du manœuvre ordinaire a été, dans notre Société (Voir plus loin : Dispositions particulières à la Société), porté à 103 fr. 50 à dater du 1er septembre 1951 (zone 0), les dispositions de ce décret n'ont entraîné aucune modification des salaires du Personnel.

Relèvement de l'allocation aux vieux travailleurs salariés

Une loi du 26 septembre 1951 majore de 15 % le montant de l'allocation aux vieux travailleurs salariés qui devient ainsi avec effet du 1er octobre 1951 :

— Frs 59.800 (au lieu de 52.000) par an dans les villes de plus de 5.000 habitants.

— Frs 56.400 (au lieu de 49.000) par an dans les villes de moins de 5.000 habitants.

S'ajoutent à ces montants :

a) une majoration pour conjoint à charge :

— conjoint âgé de moins de 65 ans : Frs 5.000 par an ;

— conjoint âgé de plus de 65 ans : Frs 29.900 par an (au lieu de 26.000).

b) si l'allocataire a eu au moins 3 enfants, une majoration de 10 % de l'allocation principale ;

c) une allocation complémentaire pour la Région Parisienne de Frs 3.400 par an (au lieu de 3.000).

D'autre part, le plafond des ressources, y compris l'allocation, est porté :

— de Frs 180.000 à 188.000 Frs pour une personne seule ;

— de Frs 216.000 à Frs 232.000 pour un ménage.

(Cette condition de maximum de ressources n'est pas imposée aux pensionnés ou rentiers de la Sécurité Sociale bénéficiant d'une pension ou rente avec minimum garanti.)

Augmentation de l'allocation temporaire aux vieux

La même loi du 26 septembre 1951 porte, à partir du 1er octobre 1951, le montant de l'allocation temporaire aux vieux à Frs 28.200 par an (ou Frs 2.350 par mois) au lieu de Frs 24.500 précédemment.

Le plafond des ressources passe de Frs 100.000 par an à Frs 104.000 pour une personne seule et de Frs 130.000 à Frs 138.000 pour un ménage.

Il est rappelé qu'il n'est plus tenu compte pour l'attribution de l'allocation de la situation des descendants.

Relèvement du salaire limite prévu pour le calcul des cotisations de Sécurité sociale

Une loi du 26 septembre 1951 (*J.O.* du 27 septembre 1951) relève le plafond à retenir pour la détermination du montant des cotisations de Sécurité Sociale à Frs 408.090 par an (au lieu de Frs 324.000 depuis le 1er janvier 1951), à compter du 1er cotobre 1951, soit :

— Frs 34.000 par mois ;
— Frs 17.000 par 1/2 mois ;
— Frs 16.000 par quatorzaine ;
— Frs 8.000 par semaine ;
— Frs 1.600 par jour.

En ce qui concerne notre Société, les cotisations au Règlement de Retraites seront déterminées en considération de ce nouveau plafond.

Le plafond des cotisations au Régime de Retraite et de Prévoyance des Cadres reste fixé à quatre fois le plafond des cotisations à la Sécurité Sociale.

Majoration des prestations familiales

A titre provisoire, et à compter du 1er octobre 1951, les allocations familiales des salariés et assimilés, l'allocation de salaire unique, les allocations prénatales et l'indemnité compensatrices sont augmentées de 15 %, ce qui donne une majoration de 43,75 % (25 % + 15 %) depuis le 1er septembre 1948, date de la fixation à Frs 12.000 par mois du salaire départemental servant de base au calcul des prestations familiales dans la région parisienne. Le taux de la cotisation patronale passe de 16 % à 16,75 % à partir du 1er octobre 1951.

Le tableau ci-dessous indique les nouveaux taux mensuels des prestations pour la région parisienne :

	ALLOCATIONS FAMILIALES	SALAIRE UNIQUE	ALLOCATION COMPENSATR.	TOTAL
Ménage sans enfant. .		1.725		1.725
Ménage 1 enfant : ...				
de — de 5 ans		3.450		3.450
de + de 5 ans		1.725		1.725
Ménage : 2 enfants ..	3.450	6.900	935	11.285
Ménage : 3 enfants. ..	8.625	8.625	2.375	19.625
En sus par enfant au-dessus du 3e.......	5.175		1.440	6.615

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Augmentation des salaires et appointements

A la suite de la fixation par le Gouvernement du nouveau salaire minimum national interprofessionnel garanti (Voir les dispositions légales ci-dessus), des réunions paritaires ont eu lieu les 13 et 14 septembre 1951 entre des représentants de l'Union des Chambre Syndicales de l'Industrie du Pétrole et des représentants des Syndicats de salariés (C.F.T.C., S.C.I.P., C.G.T., C.G.T.-F.O.). S'inspirant des propositions qui ont été faites à ces derniers au cours de ces réunions, la Direction a décidé de faire bénéficier le Personnel de notre Société des mesures suivantes, à dater du 1er septembre 1951 :

1° Majoration de 15 % des minima en vigueur ;

2° Majoration de 15 % des salaires et appointements effectifs au 31 août 1951, déduction faite de la majoration faite de la majoration de 4 % « à valoir » (majoration qui est restée acquise pour le mois d'août).

3° Fixation du nouveau salaire horaire minimum effectif garanti à :

— Frs 103,50 pour le manœuvre ordinaire (zone 0).

— Frs 107 pour le manœuvre spécialisé (zone 0).

4° Majoration de 15 % de l'indemnité de panier ou de la majoration pour quarts qui en tient lieu dans certaines régions.

5° Calcul des primes d'ancienneté et de quarts sur les nouveaux minima.

Gratifications aux retraités Année 1951

En vue de tenir compte de l'augmentation du coût de la vie, notre Société a décidé de relever, à la date du 1er avril 1951, les coefficients de majoration des rentes de base servies aux retraités ou co-rentiers qui remplissent les conditions requises pour bénéficier de la gratification exceptionnelle pour l'année 1951.

MUTATIONS-PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

Raffinerie de Port-Jérôme

M. Albert Galle a été nommé Contremaître au Département Entretien — chantier mécanique— équipe Pompes et Compresseurs.

Engagé en 1933 en qualité de mécanicien de pompes, il était précédemment chef d'équipe mécaniciens de pompes.

M. Yves Sousselier a été promu « Chef d'Unité » Redistillation des huiles — traitement au phénol et traitement à la terre.

Il était entré à la Société en 1947 en qualité d'ingénieur au Département Technique.

DIRECTION COMMERCIALE

Division Nord-Est

M. Christian Richard a été confirmé dans ses fonctions de Spécialiste pour l'Industrie, avec la classification de Cadre.

Entré à la Société en 1945 au Département des Achats, il avait été transféré en 1948 au Département Information.

gratifications POUR LONGS SERVICES

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrice et collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint 30 et 25 années de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans

M. Eugène Bernoville, chauffeur au dépôt de Saint-Ouen, division nord-ouest
M. Georges Foubert, spécialiste huiles industrielles à la région parisienne.
M. Gilbert Leenhardt, adjoint à la Direction des Ventes.
M. Lucien Viel, gestionnaire au secteur Paris-Sud, division nord-ouest.

DIRECTION GÉNÉRALE

30 ans

M. Raymond Coutem, chef de garage au siège social, Services Généraux.

DIRECTION INDUSTRIELLE

30 ans

M. Louis Caron, contremaître électricien, Raffinerie de Port-Jérôme.
M. Antoine Gotard, directeur de la Raffinerie de Port-Jérôme.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

25 ans

Mme Georgette Tillier, adjointe à Mme R. Villetard, chef du Service Social.

IN MEMORIAM

Le 14 août, le corps de notre collègue, René Houdart, décédé en captivité, fut inhumé au cimetière du Père Lachaise, dans la même sépulture que son frère fusillé par les Allemands pendant l'occupation.

Entré à la Société en 1933, M. René Houdart fut affecté successivement à l'Usine de Gennevilliers et au Service des Stocks Siège. Mobilisé en 1939 comme maréchal des logis, au 6e Train Autos, il fut fait prisonnier au Bassin de Briey fin juin 1940.

A la suite d'une première évasion, il fut transféré du Stalag V A au Stalag VII A. Repris à la suite d'une seconde tentative d'évasion, le maréchal des logis René Houdart fut envoyé, en mars 1943, au camp disciplinaire de Graudenz, en Prusse Orientale pour être, peu de temps après, transféré à Blechammer, en Haute Silésie où il arriva malade après un voyage très pénible. Il succomba d'une pneumonie le 10 avril 1943.

Les obsèques eurent lieu dans la plus stricte intimité. Notre Société y fut représentée par M. G. Gauthier, Chef du Département du Personnel et M. R. Combe, Chef du Service Comptabilité Stocks et Ventes, auxquels s'étaient joints MM. Paquet et Chalmin.

Esso-Revue prie Mme Houdart, employée à la Division Nord-Est, ainsi que la mère de notre regretté collègue et toute sa famille, de bien vouloir trouver ici l'hommage de sa sympathie attristée.

ENTRE-NOUS

NAISSANCES

Nous avons appris ces heureuses naissances

AU SIÈGE SOCIAL

OLIVIER ...... *4e enfant de M. Daniel Bouillon. Départ. Navigation.*

DIVISION NORD-EST

ROGER ..... *fils de M. Edmond Franck, Chantier d'Ottmarsheim.*
MICHEL .... *fils de M. Jean Poithier, Secteur d'Amiens.*

DIVISION NORD-OUEST

MALIKA ... *fille de Mme Yolaine Benrabah, Usine de Gennevilliers.*
CATHERINE .... *fille de M. René Cadel, secteur de Vernon.*
DIDIER .... *2e enfant de M. Julien Lamy, Secteur de Paris.*
MONIQUE .... *3e enfant de M. Henri Laniesse, région de Nantes.*
VIOLETTE .... *fille de M. Louis Le Gal, usine de Gennevilliers.*
JACQUES .... *fils de M. Pierre Lucas, secteur de Nantes.*
GILLES .... *fils de Mme Francine Martin, secteur de Paris.*
ALAIN ...... *2e enfant de M. Albert Moreau, usine d'Aubervilliers.*

DIVISION SUD-EST

SYLVIE .... *fille de M. Jean Bonnard, service Relations Sociales.*
LUCIEN. *2e enf. de M. Gabriel Farcy, us. Port St-Louis du Rhône.*

DIVISION SUD-OUEST

ALAIN .... *3e enfant de M. Gilbert Bancon, dépôt de Tarbes.*
MARGUERITE .... *6e enfant de M. Jean Billoue, secteur d'Albi.*
PIERRE. *2e enfant de M. Jean-Robert Busquet, exploit., siège D.S.O..*
CATHERINE .... *fille de M. Maurice Calvinhac, dépôt de Bègles.*
ANNIE......... *3e enfant de M. Lucien Maurial, E.S.S. Mérignac.*

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

EVELYNE .... *5e enfant de M. Rémy Denis.*
JEAN-FRANÇOIS .... *fils de M. Jean Duval.*
MARTINE......................... *2e enfant de M. Pierre Jolly.*
MICHEL .... *2e enfant de M. Francis Laine.*
BRUNO .... *3e enfant de M. Julien Ouin.*
JEAN-PHILIPPE .... *3e enfant de M. Roland Pigne.*

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

JACQUES........................... *fils de M. Jean Alexandre.*
JEAN-MARIE .... *fils de M. Eugène Authouart.*
DANIEL .... *fils de M. Lucien Beauchamp.*
CHRISTIAN .... *2e enfant de M. Henri Carré.*
MARIE .... *4e enfant de M. Robert Delabrière.*
MARIE-HÉLÈNE .... *6e enfant de M. André Deverre.*
JOELLE .... *fille de M. Maurice Duchemin.*
JEAN-LOUIS .... *fils de M. Joseph Dumontier.*
GILLES .... *3e enfant de M. Paul Durand.*
NICOLE .... *2e enfant de M. Bernard Gérard.*
RAYMOND .... *3e enfant de M. Raymond Héranval.*
ALAIN .... *2e enfant de M. Werner Hoffmann.*
JOEL .... *2e enfant de M. Aurélien Hure.*
MICHEL .... *3e enfant de M. Lucien Lecourtois.*
MAURICE .... *5e enfant de M. Jean Lenormand.*
NADINE .... *fille de M. Georges Leroux.*
YOLANDE .... *fille de M. Marcel Lesueur.*
MARIE-CLAUDE .... *7e enfant de M. Albert Mutel.*
DOMINIQUE .... *2e enfant de M. André Navarre.*
NICOLE .... *fille de M. Jean Patenôtre.*
FRANÇOISE .... *2e enfant de M. Lucien Piard.*
MARIE-HÉLÈNE .... *3e enfant de M. Pierre Pouillart.*
COLETTE .... *4e enfant de M. Pierre Saint-Girons.*
ALAIN .... *3e enfant de M. Heinz Ulesch.*
ROBERT .... *fils de M. Bernard Viel.*

NOS MARINS

LOÏC. *2e enfant de M. René Convenant, préparant actuellement le brevet de lieutenant au Cabotage.*
DANIELLE. *fille de M. Jean Derrien, graisseur à bord de l'« Esso-Normandie ».*
EUGÈNE-LOÏC *et* YVON-JEAN. *fils de M. Eugène Dupré, Maître d'équipage à bord du « Port-Jérôme ».*
PATRICK. *fils de M. Arsène Le Moal, aide-cuisinier à bord de l'« Esso-Provence ».*

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de:

AU SIÈGE SOCIAL

Mlle Paulette Chazanne, Service Machines Electro-Comptables, avec M. Lemercier.
Mlle Raymonde Dupont, Département des Achats, avec M. Buisson.
Mlle Monique Hohl, Service Appointements, avec M. Lelanchon.
Mlle Gisèle Merlin, Comptabilité Centrale, avec M. Jouny.
M. Georges Sénéchal, Département des Achats.

NAVIGATION

M. Jack Meillier, officier mécanicien à bord de L'« Esso-Normandie », avec Mlle Geneviève Dufeu.

DIVISION NORD-EST

Mme Andrée Delaneau, Comptabilité Générale, avec M. Busson.
M. Jacques Lallemand, S.I., région de Nancy.

DIVISION NORD-OUEST

M. Louis Costet, secteur du Havre.
Mlle Françoise Ezan, Comptabilité Ventes, avec M. Jacques Salmon, Département Bitumes au Siège.
Mlle Marie-Thérèse Fontaine, Section Utilités, avec M. Roger Ducrey.
M. Gabriel Marivin, Usine de Gennevilliers, avec Mlle Gignelay.
M. Paul Rucquoy, section Appointements et Salaires, avec Mlle Renée Maugin.
Mlle Lucienne Wauquier, fille de M. André Wauquier, du dépôt d'Orly, avec M. Alessandri.

DIVISION SUD-EST

M. Raymond Gras, aide-comptable, avec Mlle Geneviève Brun.
M. Fernand Roger, comptable commercial, avec Mlle Clorinda Jaquinandi.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

M. Joseph Le Bartz, avec Mlle Paulette Choisy.
M. Pierre Lereour, avec Mme Madeleine Servant.
M. Mary Morisse, avec Mlle Paulette Pastel.

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

M. René Coutey, avec Mlle Jeannine Gimein.
M. Pierre Decaux, avec Mlle Janine Langlois.
M. Maurice Delpech, avec Mlle Madeleine Lenfant.
M. Jacques Glemarec, avec Mlle Jacqueline Anquetil.
M. Jacques Lebourg, avec Mlle Denise Lepagnol.
M. Robert Leriche, avec Mlle Jeanine Loison.
M. Raymond Taphanel, avec Mlle Janine Paumier.
M. Louis Terny, avec Mlle Tatiana Malejonock.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos anciens collègues retraités :

M. Arsène Ducourty, ancien ouvrier de l'Usine de Saint-Ouen.
Entré à la Société en 1937, M. Ducourty était à la retraite depuis le 1er mars 1951.

M. Charles Martin, ancien employé à la papeterie d'Aubervilliers.
Entré à la Société en 1930, M. Martin était à la retraite depuis 1941.

M. Marcel Patrolin, ancien Chef de Secteur de Vernou-sur-Seine.
Entré à la Société en 1924, M. Patrolin était à la retraite depuis 1941

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès :

M. Louis Laviale, Chef de Secteur de Toulouse, de sa mère.
M. Jean Bouissou, actuellement retraité, Division Sud-Ouest, de sa femme.
M. Jean Elie, actuellement retraité, Division Sud-Ouest, de sa femme.
M. Joseph Bousquet, ouvrier au Dépôt de Toulouse, de sa fille.
M. Jean Delaunay, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa fille Jeanne.
M. Roger Davoury, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son père.
M. Norbert Ancelin, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de son fils Norbert.
M. et Mme Fauvel, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de leur père et beau-père.
M. Emile Demettre, de l'Usine de Lestrem, de son fils.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITION SODICO-PARIS

RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
1er TRIMESTRE 1951

IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS